海上コンテナ輸送に関する保険の若干の考察

大谷孝一

目　次

Ⅰ はじめに
Ⅱ コンテナ詰め貨物の保険
〔1〕 コンテナ詰め貨物の損害と貨物保険の問題点
〔2〕 コンテナの甲板積み
(1)甲板積みの実態と甲板積みによる損害
(2)所謂“Optional Stowage Clause”付き B/L
(3)甲板積みと貨物保険者の責任
(4)保険者の対策
(5)甲板積みコンテナの投荷と共同海損
〔3〕 コンテナ詰め貨物と盗難
〔4〕 汗濡れ・発熱・腐敗・黴等による損害
〔5〕 荷造り・包装の不備による損害
〔6〕 コンテナ・ヤードでの集積危険
〔7〕 運送人の責任と保険者の代位請求の問題
Ⅲ コンテナ自体の保険
Ⅳ コンテナ船の保険
Ⅴ Through Transit P. & I. Club
Ⅵ 本邦における所謂「コンテナ保険」
Ⅶ おわりに

Ⅰ はじめに

コンテナ輸送の登場によって，国際海上輸送は急速な変革を遂げつつあり，世界の海運界およびその関連業界は高々8×8×20立方フィート或は8×8×40立

方フィートほどのアルミや鉄の箱に席巻されつつあるが，このコンテナ船による国際海上輸送は，米国以外の，日本をも含めた諸外国へのその出現があまりにも唐突かつ劇的であったことにもよって，当初は，「帆船から蒸気船への移行，木造船から鋼鉄船への移行以来最大の出来事」[1] と唱えられ，或は「パンドラの箱」(Pandora's Box) に例えられ，[2] 或はまた米国 Matson 社による日本航路へのコンテナ船の配船は「第二の黒船」[3] と驚愕されて，多くのためらいの後，巷間にそのメリットが強調・謳歌され，[4] その華々しさは目を見張るものがあった。保険業界においても，当初は海上保険の成績改善に寄与するものと期待されていたという点では同様であった。

しかるに，当初の衝撃と興奮が過ぎ“attack for the merits”が一段落ついた1966年頃からは，「次第にその論調は批判的になり，問題点が大きくクローズ・アップされて」[5] 来た。コンテナ輸送に関するクレームの実例が多く報告されるに及んで，保険会社はそのメリット攻撃の旗手としてその反撃の一翼を担った。

しかしながら，「港湾における生産性の向上と流通時間の確実性の増大および荷役時間の短縮，物的流通コストの削減と船舶運航効率の向上」[6] 等は時代の要請である。コンテナによる国際海陸一貫輸送がそれらを実現できるとするならば，その欠陥を補ってあまりあるものであろう。

それ故，かかる完全に統合された輸送体系の実現のためには，更なる技術面での進展も勿論必要であると同時に，各種の制度の創設と国際的・国内的な法律上の障害の除去が急務である。海上コンテナの保険は，金融制度や関税制度と共に，その後者に属する重要な制度である。

そこで，本稿では，この急速に変化を遂げつつあるコンテナ革命の中にあって，これに係る海上保険が，克服すべきいかなる問題を抱えているか，コンテナ詰め貨物の保険を中心に，極めて大雑把ではあるが概説してみたいと思う。[7]

注(1) The Times；松本好雄・コンテナの輸送実務 201 頁。

(2) International Union of Marine Insurance, "Is a Container Pandora's Box?" 1966.

(3) 戸出正夫・コンテナ国際間輸送と海上保険（「保険学雑誌」第439号）59頁。

(4) 猪村三郎・コンテナ貨物のクレーム経験（The Container Age, Vol. 1, No. 5）3頁。

(5) 猪村三郎・同上3頁；Journal of Commerce, 1967 (Annual Review), "Containerisation is not the complete answer to sea-carriage"; Lloyd's List," Containers are not a panacea for all ills."

(6) 中西睦・国際海上コンテナ輸送の理論的背景とその問題点（「早稲田商学」第204号）102頁。

(7) 本稿では，海上コンテナ輸送の本質や経済性には全く触れない。それらの問題については，それらの権威による多くの文献を参照されたい。

II コンテナ詰め貨物の保険

〔1〕 コンテナ詰め貨物の損害と貨物保険の問題点

コンテナの海上輸送への導入による貨物の側に及ぼすメリットとしては，一般に迅速性，安全性，低廉性という所謂輸送3原則の実現が期待されている。これを具体的に述べれば，

(1) 輸送用包装費の節減

(2) 必要以上の包装によって生ずる運送賃の割高の防止

(3) バンド掛けおよび標記に要する手間の排除

(4) 輸送時間の短縮

(5) 積荷，荷扱いおよび配達に要する時間の短縮

(6) 盗難，紛失，汚損，破損等輸送途上に生ずる事故の防止

(7) 保険料の低率適用

(8) クレームの減少

(9) 書類作成費および諸管理費の減少

等を挙げることができよう。(1)

しかしながら，僅かな過去の経験に依れば，そのすべてが妥当とは言い得ない状態にあるのみならず，コンテナ輸送の急速な発展による輸送量の増大に伴って新たにコンテナ輸送に特有の損害や諸種の複雑な問題の発生が多く報告されており，物事の発展期・過渡期に応々みられる困難な現象が醸成されている。

特に貨物の損害については，コンテナ輸送によって輸送貨物の損害は軽減されるものと期待されていただけに，その発生や程度・態様等については，関係各方面からの関心や注目を集めているが，最近，内外の海上保険者によって明らかにされているコンテナ詰め貨物の損害は概ね，

- 濡れ損（淡水および／もしくは海水による濡れ損）
- 汗濡れ損害や蒸れによる黴の損害（通風の不足または当該コンテナ詰め貨物にとってコンテナが不適当であるために生ずる損害）
- コンテナに詰められた貨物の過熟や凍結による損害
- 冷凍コンテナの冷凍装置の故障や不調による損害
- 中味の個々の貨物や包装の不備による破損，曲損，凹損など
- コンテナの積付けの不良による破損，曲損，凹損など（たとえば，ダンネージの不適正，固定装置や緊縛の不良，過積み，重量が不均等になるような積付けの不良などによる損害）
- 汚染，混交（コンテナ内に詰め合わされた貨物の組合せが悪いために生ずる中味の貨物の汚染や相互の混交などによる損害）
- 盗難（中味の貨物の小盗，窃盗，抜荷などによる盗難のほか，コンテナごと奪取する武装強盗（hijacking）による盗難などの損害）
- 本船の付属用具の不備，コンテナの積込み・荷卸し装置の故障やコンテナ同士および他貨物との衝突による損害

等である。[2] これらの態様をさらに分類すると，(a)コンテナ自体の構造上の欠陥による損害，(b)積付けや詰込みの不備による損害，(c)外襲的事故による損害，等に大別されよう。[3]

そこで，保険面からは，これらの損害に対する貨物の保全対策ないしは損害防止軽減対策を万全にすることが第一の急務である。すなわち，コンテナ輸送は種々の複雑な問題を生ぜしめており，今後のコンテナ詰め貨物の正常かつ安全な輸送と引渡し，さらにはそれを前提とする door to door の通し一貫輸送実現のためには，コンテナへの貨物の適切な詰込み，コンテナの検査，補修，管理，ターミナルにおける保安強化，甲板積固着装置の完備，完全な積付け，慎重かつ熟練された荷扱いなど，運送業者，輸出入業者，荷主，保険業者，金融業者，ターミナル運営者，コンテナ製造業者，税関，港湾当局など各関係者による積極的かつ協調的な損害防止対策の確立が要求されているが，[4] 貨物保険者としては，次のような諸活動を通して，直接・間接に貨物の損害防止軽減に貢献し得るものと思われる。[5]

(1) 貨物の損害防止活動に対して積極的に支援を与えること

(2) 貨物の包装・荷扱い・積付け・安全確保などの状態を監視する港湾監視委員会の設立を促進すること

(3) 港湾事業の円滑な運営のために地方商工団体および政府関係団体と協調すること

(4) 国際海上保険連合（I. U. M. I.）の貨物損害防止委員会は連合の会員たる各国保険協会が得た資料や情報の交換や収集につとめているので，この連合の勧告を支持すること

(5) 高価品や盗難・抜荷の損害をとくに受けやすい貨物，或は防止可能でありながら少しも損害防止の効果の上がらない貨物などの積卸しに十分に注意し，それらの貨物の荷役に立会い，監視役をつとめ，或は抜打ち的な臨時検査を行なうなどして，然るべき改善策を立てること

(6) 損害検査人（surveyor）やクレーム・エイジェントに損害の原因調査を依頼し，自らも損害や包装の欠陥の原因に関して適切な調査検討を行ない，貨物の安全に関する報告書をとりつけること

(7) 損害の責任の所在を明らかにし，責任者に対する求償権の行使を強力にすすめること

(8) 港湾事情，包装技術の資料や改善策，その他貨物の保護並びに損害防止軽減に関する種々の専門的資料・情報をもつ被保険者と相互に協力すること

(9) 引受成績に応じた料率決定を行ない，被保険者の損害防止軽減の努力を鼓舞激励すること

(10) 貨物の品目別，損害原因別の統計資料を整備し，契約引受けに当って過去の成績が調査できる態勢を整えること

次に，貨物海上保険上，運送人に対する損害賠償請求と運送人の責任金額の制限について問題が生じよう。コンテナの海陸一貫輸送においては運送人が複数あり，またコンテナ輸送の欠点の１つとして損害発生の場所や時期の追求が通常困難であるために，運送人に対する保険者の代位求償について問題が生じよう。また，ヘーグ・ルール上の航洋運送人の責任制限額の適用に関し，コンテナ輸送の場合に「包装」とはコンテナの中の個々の包装をいうのか，コンテナそのものを意味するのか，コンテナの性格ないしは定義づけともからんで，困難な問題が生じており，国際条約による決定と法律上の裏付けが望まれている。

さらに，コンテナ貨物に対する保険料率の適用の問題がある。すなわち，コンテナ輸送の安全性を強調する荷主側とコンテナ輸送の経験不足や荷主側の未熟練或はそれによるリスク増を強調する保険会社側との間の意見の相違によって，しばしば保険料の適用料率の決定と調整に問題を生じている。

その他，コンテナ詰め貨物の保険期間の問題，コンテナの甲板積みや運送人の甲板積み自由裁量権約款の有効性の問題，コンテナの堪航性の問題，貨物積載船の種類（コンテナ専用船，セミ・コンテナ船，在来船）や構造或はその荷役設備の問題，軽包装と輸入ＬＣＬ貨物のコンテナ取出し後の損害の問題，等

々貨物保険上非常に多数の問題があるが，その主なものについて，以下に項をあらためて概略説明してみたいと思う。

注(1) 松本好雄・コンテナ輸送のもたらす価値（「海運」第476号）36頁。

(2) 日本損害保険協会・貨物損害防止について——国際海上保険連合による諸勧告——52～53頁，加藤修・コンテナ詰め貨物の損害防止対策（「海運」第503号）27頁。

(3) 加藤修・前掲書27頁。

(4) 千代田火災・コンテナトピックスNo.21（44.5.31）1頁。

ついでながら，同資料に，コンテナ輸送や荷扱いに際して荷主や船会社などが損害防止のために行なうべき注意事項に関して極めて詳細でかつよくまとまった記事があるので，関係者の参考の用に供するため，ここに転載する。

I コンテナ内への貨物の積付け上の注意

1. 貨物積付け前

a．輸送貨物の形状，性質に最適のコンテナを使用

b．コンテナのきず，穴の有無，扉の開閉，内張の状態，湿気，発錆，悪臭，汚れ，前荷の残りなど清掃状態等コンテナ外部および内部の点検の励行

c．コンテナ自体と関係書類上に表示されているコンテナ番号の照合

（冷凍コンテナ）

d．扉のパッキングなど気密性，ドレン口の異常，コンテナ予冷状態の確認，適温調整

2 貨物積付け時

a．コンテナの自重と積付け貨物の重量を勘案し，最大積載重量を厳守する。

b．貨物の性質，荷姿，載貨係数などを検討して，コンテナ床面の一部分に荷重の片寄ることを避け，荷重が床面に一様に分散するようにする。

c．機械類など重量貨物は，ダンネージなどを敷いて，床面への荷重の集中を避ける。

d．ブロークンスペースは最小に止める。

e．重量のある貨物，包装堅固な貨物を下積みし，脆弱な貨物は上積みとし，上段はできるだけ平らになるように積付け，包装によっては，ダンネージを用いるなど貨物の荷崩れを防止する。

f．液体類，発熱，悪臭貨物との混載は避ける。混載の場合には，特に漏洩による他貨物への損害防止にそなえ十分な荷敷きを使用する。

g．輸送中の貨物の移動，転落に対処した十分な包装とコンテナ内に移動止めを施す。

h．危険物の容器，包装，積付け方法は「危険物運送および貯蔵規則」などの

関係規則に従う。

i．積付け貨物の状態，数量を点検し，正確に記録して留める。

（冷凍コンテナ）

j．コンテナ冷風循環，コンテナ内の温度の均一化を計るため貨物の間に適当な板敷きなどを用いる。

冷凍吹出口の前面をふさいだり，ダクト下面一杯に積付けることはさける。

k．輸送温度の異なる貨物の詰め合せはさける。

l．積付けは短時間内に行ない，雨中作業には十分注意する。

3　貨物積付け後

扉が完全に締っているか，旋錠，シールが完全かどうか確認する。

4　貨物取出時

a．コンテナ番号の確認

b．コンテナ外観，シール，旋錠装置の状態確認

c．荷崩れなどによって貨物に損傷を与えないよう扉の開閉に注意する。

d．貨物の状態の点検

e．冷凍コンテナの場合は，必ず温度計の温度を記録する。

Ⅱ　コンテナの荷役

a．コンテナの荷役は，できるだけ専用荷役機器を使用する。

b．コンテナの荷役前に総重量，貨物の種類および性質，コンテナの隅金具，扉の状態等を確認する。

c．コンテナの吊上げ，吊下げには，コンテナの上下4隅の隅金具を使用し，吊索の角度は垂直にし，急激な衝撃を与えないようにする。

d．フォークポケットのあるコンテナでも実入りのときは，フォークリフトによる取扱いは禁止する。

Ⅲ　コンテナの積付けと固縛

a．コンテナの屋根には，原則として他の貨物の積付けは行なわない。やむをえず積むときは，隅金具以外のところに大きな荷重がかからないようにする。

b．コンテナを積むときは，隅金具同士がつき合うようにし，長尺コンテナの上に小型コンテナを幾つも並べて積重ねない。

c．コンテナをワイヤで固縛するときは，隅金具の面に平行方向とする。

Ⅳ　コンテナ輸送上の注意

a．出発前および到着時，コンテナの外観，シール，旋錠装置の点検，冷凍コンテナの冷凍ユニットの点検，温度の記録を行なう。

b．出発時，輸送中のコンテナの固縛，緊締めの点検，確認を行なう。

c．輸送中は，急速発停，極端な動揺などを避け，コンテナに異常な外力がかか

らないように努める。

d．船舶の甲板積輸送中は，コンテナの強度上，直接青波が打ち込まないように注意する。また，甲板上に打上げた波しぶきは速やかに排水できるようにする。

e．専用船積みが望ましい。

f．在来船積の艙内積冷凍コンテナには，次の事項を注意する。

i　空冷で冷凍ユニットを運転するときは，艙内の換気および温度の上昇

ii　冷凍ユニットの冷却空気取入れ，およびコンテナの換気口と他貨物とのかさなり具合

iii　多量に出るドレンの他貨物への損害

V　コンテナの取扱いおよび保守

a．コンテナは，コンクリートなど平坦で水はけがよく，コンテナの重量に耐えうる場所に蔵置する。

b．コンテナを陸上ヤードで積み重ねるときは，一般に2～3段が限度，強風時などには，必要に応じて隅金具を使用してコンテナ相互，地上に緊締，固縛する。

また，状況により適当な避難場所に移動させる。

c．冷凍コンテナの冷凍ユニット取扱いや操作は，メーカー取扱説明書に従う。

d．コンテナは外部，内部とも常に清潔な状態を保つ。

e．アルミコンテナのアルミは他金属（鉄，銅）と直接長時間接触すると腐食しやすく，また鋼製コンテナなども鋼製部分に錆が出やすいので保守には注意する。

f．外壁および内張の損傷部からは水分や空気が防熱壁に侵入し，防熱効果を低下させる恐れがあるので損傷部の早期発見早期修理が必要である。

g．コンテナ保管中は，空，実入り，いずれの場合でも良く見廻り盗難予防および使用に異常をきたさないようにする。

h．冷凍コンテナの冷凍ユニット運転中は，ユニット部分を互に向い合せに近づけておいたり，水やほこりの入らない方向にむけて蔵置する。

i．コンテナの外壁が極端に汚れているときは防熱効果が悪くなるので，洗浄を要する。

j．コンテナは，製造後，修理後はもちろん定期的に信用のおける検査機関により性能検査をうけることが望ましい。

k．コンテナヤード，ターミナルなどには，盗難や，防止の保安体制の整備と，コンテナの損傷の点検，修理設備が設けられていることが望ましい。

(5)　日本損害保険協会・前掲書48～50頁。

〔2〕 コンテナの甲板積み

(1) 甲板積みの実態と甲板積みによる損害

コンテナ専用船は，その運航採算と外装具たるコンテナの堅牢性・水密性を考慮して，初めから甲板積みを想定して構造設計がなされており，[1] 通常その甲板積み比率は⅓乃至¼である。

また在来型貨物船の場合には，コンテナ詰め貨物の艙内積みは，コンテナ詰めでない貨物の数量からくるスペース面の制限，および貨物入りコンテナのサイズ，重量からくる荷役方法の制約，或はその船型自体から，自ずと限定され，残りのコンテナは甲板積みとせざるを得ない。[2]

またセミ・コンテナ船の場合には，構造ないしは運航採算上予測された数以上の相当のコンテナが現実に甲板積みで運送されている。

この在来型貨物船およびセミ・コンテナ船におけるコンテナの甲板積みは，一般の予想をはるかに上回るものがあり，ある保険会社の調査では，甲板積み比率が，セミ・コンテナ船で30～45%，在来船で50%を超えるものもあるという。これは，在来型貨物船やセミ・コンテナ船においては冷凍コンテナを除き甲板積みが少ないという一般の認識を裏切るものであり，現実には相当数のコンテナが品物の如何を問わず甲板積みされていることを示すものである。

コンテナの甲板積みは，多くの著書や論文がふれまた本稿においても後にふれるように，甲板積みに対する運送人の責任問題との関連において特に複雑な問題を生ぜしめているが，そのような甲板積みの法制上の問題について十分な検討を行なう前に，運航採算や利益率の向上という経済的要請がコンテナの甲板積みを絶対的なものにしてしまったのである。甲板積みコンテナの数は，後述する Optional Stowage Clause 付き B/L の採用と相俟って，今後ますます増加傾向を辿るものと思われる。

コンテナの甲板積みの実態および傾向は上の如くであるが，このように実際にコンテナ詰め貨物が甲板積みされた場合に，艙内積みに比べて新しく生じま

たは損害発生の危険性を増大せしめる主なリスクには，

- 波ざらい，荒天等によるコンテナ貨物の海中転落
- 青波による打撃（water hammer）から生じる貨物の破損
- 船体の pitching and rolling（縦ゆれ，横ゆれ）の影響をより大きく受けてコンテナ内で生ずる荷崩れ等による貨物の破損
- コンテナ自体の破損から生じる貨物の流失，濡れ損

等があり，[3] 保険者はコンテナの甲板積みに対する対応策と甲板積みによって生じるであろうかかる損害の防止軽減策の案出に苦慮しているのである。

注(1) 谷川久，高田四郎，小林友次共著・コンテナB/L—国際コンテナ複合運送における運送人の責任—41頁。
(2) 日本損害保険協会回状「貨協」第2929号。
(3) 同上。

(2) 所謂 "Optional Stowage Clause" 付き B/L

コンテナ詰め貨物は，既述のとおり，コンテナ詰めでない貨物の場合と異なり，専用船においてはその構造上および経済上（或は運航採算上）その約4分の1乃至3分の1が甲板積みで運送されるが，専用船でない船舶においても甲板積みで運送される場合が多い。しかも，いずれのコンテナが甲板積みとなるかは事前には不明であり，荷主もコンテナ貨物の積載場所についてはその決定権を有しない。[1] さらに，1968年に Trans Pacific Freight Conference（太平洋運賃同盟）と Japan-Atlantic & Gulf Freight Conference（大西洋運賃同盟）が「コンテナ詰め貨物に対して発行される B/L に積付け場所を記載してはならない」旨の新ルールを定め，[2] それぞれ同年5月24日および6月22日より実施せしめたが，[3] これに伴って，上記の同盟加盟船社はコンテナ詰め貨物を甲板積みで運送するか艙内積みで運送するかの自由載量権を運送人に与える旨の所謂 optional stowage clause 付き B/L を発行するに至ったため，なお一層甲板積みの傾向が助長されている。[4] 従来の B/L では艙内積みを原則とし，特約による場合または慣習上認められる場合を除き，甲板積みは運送契約

の基本的違反（fundamental breach of contract）或は米国における契約上の逸脱（deviation）となり，従って運送人は，法律上および B/L 上与えられた責任制限や免責事項等すべての利益を奪われ，甲板積みの間の事故に対して無限責任を負わされる恐れがあるために，コンテナ B/L では甲板積みを運送人の権利とし，以ってコンテナ専用船はもとより在来貨物船の場合でも，貨物がコンテナ詰めのものであるかぎり，甲板積みによって breach of contract となることを避けるべく，あらかじめルール化したのである。[5] もっとも，この一方的な optional stowage clause が法律上有効であるか否かについては，「判例上有効」に傾きかけてはおりながらも，一部にはその有効性につき未だ疑問視されており，船会社側においても未だ完全に有効と断定することができない段階にあるため，最終的には裁判所の一層明確な判決を待たなければならない。[6]

注(1) 戸出・前掲書86頁。

(2) すなわち，新ルールの内容は次の通りであった。

"Clausing of Bill of Lading—Cargo in Containers may be stowed under deck or on deck at the Carrier's option. Bill of Lading specifically claused to provide under deck stowage will not be issued for container cargo."

(3) その対象となる貨物はコンテナ詰め貨物に限られるが，積載船舶はコンテナ専用船であると否とを問わず適用される。

(4) 例えば，各船会社の船荷証券裏面約款には，次のような optional stowage clause がある。

NYK グループ（日本郵船・昭和海運）—§ 16(1). The COMPANY has the right to carry the goods in container (s) under deck or on deck, and the goods stowed on deck shall be deemed to be stowed under deck for all purposes including General Average.

(2) The COMPANY shall not be liable in any capacity for any loss of or damage to the goods and / or container (s), however caused, which are carried on deck and herein stated to be so carried. In case this Bill of Lading covers goods moving to or from the U. S. A. and if Japanese Law is not applied, with respect to the goods and / or container (s) carried on deck and herein stated to be so carried, all risks of loss or damage by perils inherent in or

incidental to such carriage shall be borne by the SHIPPER. As for any other aspects in connection with the custody and carriage of such goods and/or container (s), the COMPANY shall have the benefit of the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the U. S. A., notwithstanding Sec. 1 (c) thereof and all terms and conditions of this Bill of Lading except those inconsistent with the provisions of this Article.

四社グループ（大阪商船三井船舶，川崎汽船，ジャパン・ライン，山下新日本汽船）— § 13. (1) The Carrier has the right to carry the goods in container (s) on deck, whether the container (s) are owned or leased or have been packed or stuffed, by or on behalf of the Merchant or the Carrier.

(2) When the goods in container (s) are carried on deck, the Carrier shall not be required to specially note, mark or stamp any statement of 'on deck crriage' on the face hereof, any custom to the contrary notwithstanding. When the goods in container (s) are carried on deck and this Bill of Lading contains no special note, mark or stamp stating the 'on deck carriage', such goods shall be subject to the applicable Hague Rules legislation as provided in Article 2 hereof and the stowage of such goods shall constitute under deck stowage for all purposes including general average.

(3) The Carrier shall not be liable in any capacity whatsover for any non-delivery or misdelivery of, or any delay, loss or damage to live animals or the container (s) and the goods therein which are carried on deck and herein stated to be so carried.

(4) In case this Bill of Lading covers the goods moving to or from the U. S. A., and the International Carriage of Goods by Sea Act of Japan, 1957, is adjudged to be inapplicable to this Bill of Lading, then, with respect to live animals and the containers and the goods therein carried on deck and stated herein to be so carried, all risks of loss or damage by perils inherent in or incidental to suck carriage shall be borne by the Merchant, but in all other respects in connection with the custody and carriage of such container(s) and goods, the Carrier shall have the benefit of the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the U. S. A., notwithstanding section 1 (c) thereof, and of all the terms and conditions of this Bill of Lading except those inconsistent with the provisions of this Article.

ACL (Atlantic Container Line) — § 7. A. C. L. shall be entitled to carry the goods on deck in containers.

CML (Isbrandtzen) (Container Marine Line) — § 7. Containers may be stowed on deck or under deck and when so stowed shall be deemed for all purposes to be stowed under deck.

Masson — § 22. Goods transported in containers provided by carrier may be stowed on or under deck at carrier's option.

Sea-Land — § 12. Goods stowed in poop, deckhouse ···· or any other covered-in space or stowed in a container, van or trailer shall be deemed to be stowed under deck for all purposes including General Average. It is further expressly understood and agreed that containers, vans and trailer may be stowed on deck.

OCL (Oversea Containers Ltd.) および **ACT** (Associated Container Transportation) の Insured B/L — § 11. The Carrier shall be entitled to carry the Container and the Goods on deck and the Goods shall contribute in General Average whether carried on or under deck.

(5) 谷川等・前掲書39頁。もっとも，コンテナ B/L に optional stowage clause があれば，コンテナが甲板積みされた場合に，運送人は，一切免責されるというわけではなく，付随する危険から貨物をまもるために相当の注意を尽すべきであり（注意の程度は舶内積みより厳しくなる），Hague Rules に定められた責任を負うことは言を俟たない。——高田四郎・コンテナ輸送32頁。

(6) 所謂 optional stowage clause すなわち甲板積みの自由裁量権約款については，学説はその有効性を認めており，英国の判例 (Armour v. Walford, 1921, 3, K. B. 473 ; Svenska Traktor v. Maritime Agencies Ltd. (Southampton), 1953. Ll. L. R. 124) も米国の判例 (Givaudan Delawann v. Blijdendijk, 1950, A. M. C. 1235) もその有効性を認めている。しかし，これらの事件は近年の所謂コンテナ革命期到来前の事件であり，実際の甲板積みが稀れで甲板積みの自由裁量権約款の乱用による弊害があまりなかった実情を背景にしてこの約款を有効と認めたものと思われる（谷川等・前掲書40頁，芦沢稔・邦船コンテナ B/L 主要約款の解説＜コンテナリゼーション No. 9, 1968, 12＞53～54頁）。

最近の本格的コンテナ時代到来後の在来型貨物船およびコンテナ船の甲板積みコンテナ貨物の事故の場合の optional stowage clause の有効性については，現在米国で Sealand 社の専用船に関する“Summit”号事件や，Sea-Train Co. 事件などが係争中であるが，最近の注目すべき事件としては，米国地方裁判所の判決 (Encyclopaedia Britannica Inc. v. Universal Marine Corporation, 1969, A. M. C. 717) がある。この事件の判決は，この optional stowage clause が有効か否かについては直接触れてはいないが，結論としてこの約款付き B/L による甲板積

みの事故について船会社に責任なしとの判断を下している。この事件は，汽船 Hong-kong Producer 号積み百科辞典（4,080カートン）が8個の金属製コンテナに収納され，運送人の甲板積み自由裁量権約款付きB/Lにもとづきその中6個が甲板で運送されていた間に，船舶が荒天に遭遇し，破損と海水によって甲板積みコンテナ貨物1,300カートン以上に水濡れが生じ，そのうち656カートンが完全に商品価値を失う程度の損傷を被ったという事件で，この損害に対する運送人（Universal Marine Corporation）の責任の有無について争われたものである。

(3) 甲板積みと貨物保険者の責任

（i） 在来B/Lの場合

(イ). 甲板積みが optional stowage clause のない在来の clean under deck B/L のもとで行なわれた場合には，この甲板積みは fundamental breach of contract or unreasonable deviation from contract となり，その事実が判れば，それによって生じた損害については，荷主は運送人に損害賠償の請求をなし，或は荷主（被保険者）にその損害を塡補した貨物保険者は，荷主が運送人に対して有する損害賠償請求権に代位することになるが，運送人中にはclean under deck B/L を発行し，運送人の責任で運送契約違反を承知の上で甲板積みを強行しているものもある。(1) しかるに通常，荷主にとっては，このような運送契約違反の甲板積みによる損害については，次に記すように保険者からは塡補されず，運送人に請求しても所謂希望利益については求償されるかどうか分らないため，甲板積みは荷主を不利な立場に置き，或は運送人との間で求償面での紛争を生ぜしめるものと思われる。

(ロ). 現在わが国で外航用に使用される英文積荷保険証券の標準様式は，ロンドンの海上保険会社様式をほとんど完全に模倣踏襲したものであるが，わが国の法律慣習を知らない外国人にもわが国の英文積荷保険証券を利用させるために，その証券面に次のような英法準拠約款が挿入されている。(2)

"This insurance is understood and agreed to be subject to English law and usage as to liability for and settlement of any and all

claims."

「本保険は一切のクレームに対する責任およびその決済に関してイギリスの法律および慣習に拠ることを了解しかつ約束する。」

そこで，甲板積み貨物に関する英法（1906年海上保険法）の規定をみると，その第１付則保険証券の解釈に関する規則第17条に次の規定がある。

"…… In the absence of any usage to the contrary, deck cargo and living animals must be insured specifically, and not under the general denomination of goods."

「……反対の慣習がない場合には，甲板積み積荷および生きている動物は特にその旨を明示して保険に付することを要し，貨物という総括名称で保険に付してはならない。」

つまり，甲板積みとして特別に保険に付されるか，甲板積みを保険者が承諾しているか，または甲板積みで運送されることが海上運送の慣習上認められている場合を除いて，保険者は危険の引受けに当って貨物が艙内積みで運送されることを前提としており，従って上に挙げた場合を除いて，貨物が甲板で運送されると危険の変動（change of risk）が生じる。[3] 危険の変動が生じれば，それが保険者の危険負担責任開始の時またはその前であるならば保険者の危険負担責任は開始せず，また保険者の危険負担責任開始後であるならばその積付けの実行に着手した時から保険者は免責される。[4]

しかし，実際問題として，コンテナ詰め貨物が流出したとか青波の打撃によって破壊された場合のように，甲板積みの結果としての損害であることが明らかである場合を除いて，その特殊性から，コンテナ詰め貨物の損害が甲板積みされたことによって生じたことの証明は困難であると思われる。それ故，当該コンテナが艙内に積付けられていても生じたであろうような損害，例えばコンテナの水密性の不完全による潮濡れや雨濡れ，船舶の pitching and rolling による破損や擦損等については，保険者の不利益となることが予想される。も

ちろん，かかる損害の証明については運送人を信頼しなければならないが，実際上保険料率も在来率より若干高騰することもあり得ると思われる。[5]

(ハ). 「甲板積みの慣習」がある貨物[6]については，その慣習を考慮して保険の条件や料率が定められる。従って，慣習の有無は告知義務の有無を決定するわけであるが，[7] 保険者が，コンテナ輸送の発展に伴なうコンテナの甲板積みを「すでに確立された慣習」として認めることは困難と思われ，慣習として或は「制度化されたもの」としてコンテナの甲板積みを認めるならば，この点においても，それなりに保険の条件や料率は今よりも厳しいものとなるであろう。

注(1) この場合，運送人は通常 on deck liability insurance を付す。

(2) アメリカを含む諸外国の英文ポリシーでも，契約の全部または一部をイギリスの法律・慣習に拠る旨の約款を挿入したものは多い。なお，葛城照三・1963年版英文積荷保険証券論 148 頁以下参照。

(3) ただし，この場合でも，この甲板積み貨物に関する規則は，河川や運河による内水航行には適用されないかもしれない。—*cf.* Apollinaris Co. v. Nord Deutsche Insurance Co., [1904] 1K. B. 252.

(4) 葛城・前掲書 246 頁。

(5) 現在では clean under deck B/L が発行される場合には，在来の保険料率が適用される場合が多い。

(6) 材木・瓶入り酢酸類・機関車等およびコンテナ専用船の場合の冷凍コンテナ詰め貨物・家畜用コンテナ入り動物など。

(7) 志賀準一郎・甲板積みコンテナ貨物の海上保険（「海運」第 491 号）14頁。

(ii) Optional Stowage Clause 付き B/L の場合

(イ). optional stowage clause 付きB/Lやその有効性については先にふれたので，ここではこの約款は法律上有効であるとの前提に立って，コンテナ詰め貨物の甲板積みによる損害に対する保険者の責任についてみてみたいと思う。

この optional stowage clause が有効ならば，この約款付きの B/L に従って正当になされた甲板積みは，それ故，有効であって，これは運送人にとって運送契約の違反とはならない。これは海上貨物運送契約上運送人に認められた

自由裁量権の行使による甲板積みである。

従って，保険上，これは Institute Cargo Clauses (F. P. A., W. A., All Risks) 第1条 (Transit clause) 第3項に該当する危険の変更 (variation of adventure) であって，甲板積みの期間中保険者の保険責任は継続することになる。すなわち協会積荷約款第1条第3項は次のように規定している。

"This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of clause 2 below) during delay beyond the cotrol of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any deviation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment, but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured."

「本保険は，被保険者の処置し得ない遅延，一切の離路，やむを得ない荷卸し，再積込みまたは積替の期間中，および海上貨物運送契約上船主または用船者に与えられた自由裁量権の行使から生じる一切の危険の変更の期間中（本条第1項および第2項に定める保険終了の条件および第2条の規定に従って）有効に存続する。しかし，いかなる場合においても，本保険は，遅延または保険の目的の固有の瑕疵もしくは性質に近因して生じる滅失，損傷または費用を担保すべく拡張されるものとみなしてはならない。」

つまり，上述の運送約款第3項は，被保険者の処置し得ない遅延，一切の離路，やむを得ない荷卸し，再積込みおよび積替等の危険の変更 (variation of adventure) 以外に，海上貨物運送契約上船主または用船者に与えられた自由裁量権の行使による危険の変更，の期間中保険者の保険責任を継続させているのであるが，optional stowage clause による権利を行使して運送人（船主また

は用船者）が貨物を甲板積みで運送したときに生ずる甲板積みによる危険の変更は，まさしく後者の危険の変更の典型的な例であろう。コンテナ詰めでない貨物でさえ，運送契約上の運送人の自由裁量権の行使による甲板積みについて保険保護を受けられるのに，コンテナ詰めでない場合よりも安全である筈のコンテナ詰め貨物についてその甲板積みによる損害が塡補されないというのは不合理である。さらに，危険の変革(1) (alteration of the risk) である航海の変更(2) (change of voyage) でさえも，Institute Cargo Clauses (F.P.A., W.A., All Risks) 第4条 Change of voyage clause (3) によって割増保険料の支払いにより担保が継続されるのに，危険の変更(4) (variation of the risk) である運送契約上の自由裁量権の行使による甲板積み(5) が保険保護を受けられない筈はない。(6)(7)

注(1) 危険の変革 (alteration of the risk) とは，単なる危険の程度や危険率の程度の変更の問題ではなく，保険者の危険測定の基礎条件である危険事情が全く消滅して全然別個の危険事情がこれに代ることである—葛城照三・新版講案海上保険契約論287～288頁。

(2) 航海の変更とは，保険証券に定めた到達港を危険開始後任意に変更することである。—MIA. § 45 (1).

(3) § 4. Change of voyage clause.— Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage. 「第4条，航海変更約款 — 航海の変更がある場合または保険の目的・船舶もしくは航海の記述上の脱漏または誤記がある場合には，追って協定される保険料をもって担保が継続される。」

(4) 危険の変更 (variation of risk) とは，保険契約の基礎たる危険事情の一部の変動すなわち危険率の程度の変更である—葛城・前掲書 288 頁。

(5) Templeman on Marine Insurance, p. 68.

(6) 高田・前掲書31頁も同意見と解する。しかし，これに対して，Institute Cargo Clauses (F. P. A., W. A., All Risk) の第1条第3項にいう「海上貨物運送契約上船主または用船者に与えられた自由裁量権の行使」とは，あくまでも合理的な事情によることが必要であり，船会社対荷主の運送契約上は甲板積みとされたからといって何等問題はないが，保険者対被保険者の保険理論上の効果としては保険証券または保険約款上にそれを許容する何等かの文言がない限り，当然に担保が継続されるというものではなく，保険者は爾後免責となるという反対意見があるが，賛成

できない。もともと，この Institute Cargo Clauses への自由裁量権約款（liberty clause）の導入は，1935年のイタリアのアビシニア侵略に端を発し，アメリカや国際連盟のイタリアに対する集団制裁の結果としての出港禁止や政府の命令によって船主が海上貨物運送契約上の義務を履行することができなくなったため，特定の状況の下で，原荷卸港以外の港で積荷を荷卸し，その地で運送契約を打切る自由裁量権を船主に与える約款が広く海上貨物運送契約中に挿入されたのに伴って，荷主保護のために協会積荷約款に導入されたのである。しかし，すべての保険約款は約款作成の時を標準として解釈すべきではなく，個々の契約締結の時またはその後解釈の必要が生じた時を標準として解釈すべきである（葛城・前掲講案53頁)。そこで，協会積荷約款第1条運送約款第3項には，既述の通り，「本保険は，……海上貨物運送契約上船主または用船者に与えられた自由裁量権の行使から生じる一切の危険の変更の期間中……有効に存続する」と明記されており，コンテナの甲板積みは当然にこの規定に該当する。而も既述の通り，航海の変更でさえ割増保険料の追徴によって継続担保されるのに，甲板積みが爾後免責となるのは不合理である。保険者がもし甲板積みを爾後免責にしようと思えば，その旨を保険証券または約款に明記すればよい。そうでない限り，訴訟が提起されても，裁判所は，私見のように解するか contra proferentes の原則を適用して保険者の不利に解するものと確信している。さらに，この協会積荷約款第1条第3項は「危険の変更が被保険者の関知しない事情によって生じた場合の被保険者の迷惑を救うものであり」，「被保険者が，甲板積みの可能性を持ついわゆる optional B/L を許容して甲板積みになった場合は危険の『変更』ではない」から，被保険者はこの規定を援用することはできないという強力な反対説があるが（国際海上コンテナ輸送をめぐる12章218頁)，この規定には「被保険者の関知しない事情によって生じる危険の変更」とはどこにも述べていない。たとえそのように述べていても，そして甲板積みの蓋然性は高いとはいえ，甲板積みされるか艙内積みされるかは被保険者の関知しないものである。また，被保険者が最初から甲板積みの可能性を持ついわゆる optional B/L を許容して甲板積みになった場合は危険の「変更」ではないとしておられるが，「運送人の自由裁量権の行使による危険の変更」という文言自体に，かかる制限を設けるだけの効果があるであろうか。海上保険の存在自体が可能性の存在を前提とする。海上危険発生の可能性がなければ海上保険など必要ではない。被保険者は，保険契約の当初から或は航海開始の当初から自己の船舶や貨物に危険発生の可能性を持つから海上保険を付すのである。保険者は，最初から危険変動の可能性を持つから，第1条第3項のような約款を作成したのである。「可能性」とは，「その事が起るか起らないかのどちらかだ」ということであり，「その事が起ることがある」ということである。「常に必ずその事が起る」ということではない。

これを要するに，被保険者の optional B/L が問題となるのではなくして，保険者の危険測定と料率算定の基礎が問題であって，甲板積みされることがあるかも知れないけれども（即ち，被保険者が最初から甲板積みの可能性を持つけれども），保険者が艙内積みとして危険を測定し料率を算定していたならば，それは十分に危険の「変更」でありうるのである。

(7) このように，理論上，optional stowage clause 付き B/L に基づくコンテナの甲板積みに関し保険約款について2つの異なる見解があるため，日本損害保険協会は，慎重を期して，その回状に当初使用していた「on-deck 積み liberty 条項付き B/L」という言葉を「optional stowage 条項付き B/L」と改めた（昭和43年6月11日付け協会回状「貨協」第2929号）ものと思われる。

(4) 保険者の対策

前述のＴＰＦＣおよびＪＡＧ両運賃同盟が積載船種のいかんを問わず「コンテナ詰め貨物に対して発行されるB/Lに積付け場所を記載してはならない」旨の新ルールを打出して以来，荷主側からは運送人の一方的な optional stowage clause の採用に対する強力な反対運動があり，運送人（特に同盟加盟船社）側としても集荷競争を反映して足並みが乱れ，統一した動きがとれない現状である。特に，（コンテナ専用船積みの場合は兎も角）在来船やセミ・コンテナ船積みの場合の optional stowage clause に対する各同盟船社の態度は非常に異なっている。(1)

従って，保険者側も，あらゆる場合を想定して機に応じた対策を決定しなければならないために苦慮しているが，運送契約の基本的違反を回避するためには早晩在来船にも optional stowage clause 付きの B/L が使用されるであろうという判断に立って，この条項付きB/Lに対する態度を明確にし，保険契約者・被保険者に不測の混乱と不安を生ぜしめないよう，損害保険会社の意見を代表する日本損害保険協会は，この optional clause 付き B/L に基づき運送されるコンテナ詰め外航貨物の海上保険者の対応策を後述のような内容の案内状の形で関係者に配布するよう各保険会社に勧告した。

貨物保険においては，本来，貨物が艙内積みされることを前提として担保条

件を定め，料率を算定して契約を引受けているが，甲板積み貨物は，コンテナ詰めであっても，艙内積みに比べて著しく危険度が高いため，甲板積みであるか否かは保険者の危険引受けの可否，条件または料率の決定にとって重要である。従って，前述したように在来B/Lの場合には，甲板積みとして特別に保険に付されるか，甲板積みで運送されることが海上運送の慣習上認められている場合以外は，貨物が甲板で運送されることを事前に保険者に告知し，保険者の承諾を得なければならず，そうでなければ危険の変動が生じて保険者は爾後免責されることになる。

しかるに，optional stowage clause 付き B/L によって甲板積みか艙内積みかは一切運送人の選択（carrier's option）となるため，保険契約者は契約締結の当時当該貨物入りコンテナが甲板積みであるか艙内積みであるかを知ることができず，保険者としても，当該貨物のリスクを甲板積みと艙内積みとに分けて算定することが不可能である。さらに，既述のように，Institute Cargo Clauses（F. P. A., W. A., All Risks）第1条第3項によって，「運送人の自由裁量権の行使」による甲板積みの期間中貨物が何等割増保険料の追徴なくして継続担保されるとすれば，コンテナ詰め貨物についてはすべて甲板積みを想定して基本料率を改訂しなければならず，そうなれば，荷主は，optional stowage clause のために，安全である筈のコンテナ詰め貨物の保険について今までより高い保険料を支払わなければならないという不合理に陥り，予期に反して満足のいく結果が得られなくなる。

にも拘らず，保険者は，採算上，次のように，甲板積みと艙内積みとの担保条件を同じにして料率を引上げるか，料率は従来通りとして甲板積みの場合に担保条件を制限するかの択一的方法を採るに至った。すなわち，保険者の関係者に対する案内状の内容は次の通りである。

① optional stowage clause 付き B/L に基づき運送されるコンテナ詰め貨物の保険申込みに際しては，必ず保険者にその旨を通知すること。

② 保険者は，通知を受けたコンテナ詰め貨物については以下のいずれかの方法で保険を引受けること。

(イ). 当該貨物の積付け場所のいかんにかかわらず，舶内積みの場合と同様の条件とし，その料率は，当該貨物が甲板積みされる可能性を考慮し，そのリスクを加味した料率（所謂突込み率）を適用すること（具体的な適用料率については，当該貨物の保険申込みの際に協議する）。

(ロ). 料率は従来の舶内積みを前提とした料率を適用し，当該貨物が甲板積みとされた場合には自動的に担保条件を制限する旨の“on-deck clause”付き契約とすること。

そして，上記の保険引受けの付帯条件として，各保険者は案内状の中で「optional clause 付きB/Lに基づくコンテナ輸送は世界的傾向であるので，ＴＰＦＣおよびＪＡＧ両運賃同盟の加盟船舶のB/Lばかりでなく，他の船舶についても予めB/Lの点検を行ない，optional clause 付きであることが判明した場合には必ず通知すること」を荷主側に課している。(2) しかし，在来貨物船およびセミ・コンテナ船については，各海上運送人が現在使用しまたは将来使用するかも知れないB/Lのフォームおよびスタンプの文言を全般的に知ることはなかなか困難である。(3)

上述の各保険者の関係者への案内状の送付と前後して，日本損害保険協会は，optional stowage clause 付きB/Lに基づき運送されるコンテナ詰め外航貨物の適用料率について，在来型貨物船，セミ・コンテナ船におけるコンテナ詰め貨物の甲板積みの実態や割合，甲板積みとされた場合のリスク増について十分検討し，さらにロンドン・マーケットの突込み率をも十分斟酌して，慎重な討議の結果，次のような勧告を各保険者に行なっている。(4)

① 在来型貨物船またはセミ・コンテナ船積みの場合

保険の目的——雑貨（玩具，日用品等），繊維製品，家庭用電気製品および罐詰め

担保条件——All Risks

突込み率——舱内積みの料率の 30% 増し

上記以外の貨物および条件が異なるものについては，上記を参考として元受け会社において突込み率を算出する。

② コンテナ専用船積みの場合

現在，特殊コンテナ（冷凍コンテナ，家畜用コンテナ等）を除き甲板積みされることが少ないと思われるので，当分の間元受け会社において適用料率を算出する。

③ 冷凍コンテナのように積載船舶の構造上，家畜用コンテナのように輸送慣行上またはその他の理由で予め甲板積みされることがわかるものについては，optional stowage clause 付き B/L による輸送であっても，甲板積みを前提とした料率を課徴する。

上述のような甲板積みに対する保険者の自衛策のために，荷主が不測の損害を蒙ることを防ぐべく，荷主に対して，船積に当って予め舱内積みを運送人に依頼し，Clean under deck B/L を取りつけることを要求し，或は“Writing Notice”もしくは“Guaranty”方式で運送人から舱内積みの確約を取りつけそれを条件として，甲板積された場合にも舱内積みと同様の担保を与えることを約束する保険者があるが，これは保険者と荷主にとって必ずしも最良の方法ではない。(5)

注(1) この在来船積みやセミ・コンテナ船積みの場合には，従来通りの，optional stowage clause のない B/L を使用する船会社，従来の B/L にスタンプで optional clause を挿入する船会社，新たに作成した optional clause 付き B/L から optional clause を削除して使用する船会社，optional clause 付き B/L を作成したが更に荷送人から書面で要求があれば舱内積みとする旨の但し書を付ける船会社，従来の B/L を発行し運送契約に違反して運送人の責任で甲板積みを強行する船会社など，各社各様である。

(2) この部分の記述は，昭和43年5月21日付け協会回状第2902号，昭和43年6月13日付けインシュアランス第2354号5頁，志賀・前掲書16頁に拠った。

(3) 志賀・前掲書16頁。

(4) 昭和43年6月11日付け協会回状第2929号参照。

(5) 既述の通り，Clean under deck B/L の下にあっても甲板積みコンテナ貨物は増加の傾向にあり，損害が生じても，実際上甲板積みによるものであるという証明が困難の場合が多いため，保険者はかかる損害を負担しなければならない危険性があり，また荷主にとっても，運送契約違反による船会社の損害賠償請求面で種々の困難や不利益を生ずると思われ，また Writing Notice もしくは Guaranty (on deck clause) 方式の場合には，荷主にとって，銀行との交渉に当って大きな障害となるであろうと思われる。

(5) 甲板積みコンテナの投荷と共同海損

コンテナ貨物が甲板積みされた場合のもう一つの大きな問題は，甲板積みコンテナの投荷損害が共同海損犠牲損害として認められるか否かである。

一般に，甲板積み貨物の投荷による損害は，甲板積みで運送されることが確立した商慣習である場合，(1) または投荷された積荷が甲板積みで運送されることを他の積荷所有者が承諾した場合(2) を除いて，共同海損として補償されず，しかも他の積荷および／もしくは船舶の共同海損行為によって甲板積み貨物が救助された場合にはその共同海損を分担しなければならない。なぜならば，甲板積み貨物は船舶の安全な運航に対する妨害物とみなされるからであり，(3)「それ故甲板積み貨物の投荷は，他の運送人との問題において，甲板に決して置かれるべきでなかった妨害物の正当な除去とみなされ，共同の安全のための犠牲とはみなされない」(4) からである。

従って，荷主は，共同海損法上，甲板積みで自己の貨物が運送されることによって，かなりの損害を被る虞れがある。しかも運送人側に前述のような甲板積みの自由裁量権があり，それが法律上有効であり，しかも協会積荷約款（分損不担保，分損担保，全危険担保）第1条第3項について私見(5) と異なる見解が裁判上または慣習上採られるとするならば，荷主は自己の貨物の甲板積みによる損害については誰からも求償されない。

実際上は，多くの船会社のB/L裏面約款には「共同海損の目的のためには，

甲板積みは艙内積みとみなされる」という規定があるが,[6] かかる規定が必ずしも統一的に使用されておらず，コンテナの甲板積み輸送が「一般に確立された商慣習」とは言い難い現段階では，コンテナ輸送方式上「制度」化されたものとして「商慣習」に準じた取扱いをなすべきであろう。[7] 米国の大手海損精算人はすでにコンテナ船の甲板積みを慣習化したものとみなして，コンテナ船の甲板積み貨物の投荷を共同海損として処理することを明らかにしており，日本の海損精算人も同様の見解を採っているが,[8] 近い将来，コンテナ専用船ばかりではなく，在来船やセミ・コンテナ船の場合においても，甲板積みされた貨物がコンテナ詰めである限り，共同の安全のためになされたその投荷による損害は，すべての場合に共同海損として処理されるようになると確信する。[9]

注(1) B/L 約款の準拠する1950年ヨーク・アントワープ規則の第1条は次の通り規定している。

"No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade."

「積荷の投荷はその積荷が承認された商慣習に従って運送されるのでなければ，共同海損として補償されない。」

海損精算人協会実務規則 (Rules of the Association of Average Adjusters) 第9条第1項も次の通り規定している。

"Deckload Jettison (Custom of Lloyd's, Amended 1890-91) — The jettison of a deckload carried according to the contracts of affreightment is general average."

「甲板積み貨物の投荷（1890年—1891年改正ロイズ慣習）— 商慣習に従い，かつ海上貨物運送契約に違反しないで運送される甲板積み貨物の投荷は共同海損である。」

(2) Wright v. Marwood (1881), 7 Q. B. D. 62, 4 Asp. M. L. C. 451 ; Strang, Steel & Co. v. Scott & Co. (1889), 14 App. Cas. 601, 6 Asp. M. L. C., 416.

(3) Arnould on Marine Insurance, s. 926.

(4) Strang, Steel & Co. v. Scott & Co. (*supra*) ; Milward v. Hibbert (1842), 3 Q. B. 120.

(5) 61頁以降および63頁注(6)参照。

(6) 例えば，郵船グループのコンテナB/Lの裏面約款第16条第1項は，

"……, and the goods stowed on deck shall be deemed to be stowed under deck for all purposes including General Average."

「……，そして甲板に積付けられた貨物は，共同海損を含むすべての目的のためには艙内に積付けられたものとみなされる。」

と規定しており，4社グループのB/L裏面約款第13条第2項にも，

"and the stowage of such goods shall constitute under deck stowage for all purposes including general average."

「そしてかかる貨物（甲板積み貨物）の積付けは，共同海損を含むすべての目的のためには，艙内積みを構成するものとする。」

という規定がある。

(7) 戸出・前掲書87～88頁。

(8) 千代田火災・コンテナトピックス No. 13, p. 20.

(9) 甲板積み積荷の共同海損については，もしＩＣＣ第1条第3項について判例上または慣習上私見が採られるとすれば問題とはならないであろう。

〔3〕 コンテナ詰め貨物と盗難

コンテナリゼーションの進展に伴って，積年の問題である貨物の運送途中における盗難は根絶されるであろうという初期の予想に反して，盗難による損害はあとを絶たないばかりか，事態の解決に種々の複雑な問題を提起している。(1)

コンテナ輸送は"door to door"がその究極の姿であり，ユニットロード・システムの理想である。しかしながら，わが国の港湾設備が不完全であることや国内法(2)の制限等のために，現状では，輸出ＣＬ貨物については「コンテナ・ヤードからドアまで」が普通であり，ＬＣＬ貨物については「フレート・ステーションからフレート・ステーションまたはインランド・デポまで」とならざるを得ない。(3) 従って，貨物が集散し，コンテナの扉が開閉され，コンテナへの小口貨物の詰め込みが行なわれ，コンテナが保管され，中継されるフレート・ステーション，コンテナ・ヤードまたはインランド・デポにおける抜荷や盗難の危険は依然として残されており，或はアメリカで実際にみられるように，武装集団強盗（hijacking）や窃盗によるトラック・ターミナルなどの中継地点でのトレーラーごとないしコンテナごとの強奪，或は港頭の監視人，港湾労働

者，Checker，トラック運転手が共謀した大規模な組織の犯行によるコンテナ詰め貨物の盗難等の危険が増大しており，コンテナ輸送の初期の期待は美事に裏切られ，コンテナ化により却って貨物の盗難事故は従来よりもふえている。(4)

それ故，コンテナ輸送の発展やコンテナ自体の数の激増に対応して，上記の埠頭或は中継地点等地域的な貨物の盗難防止策を施すと共に，(5) コンテナの開閉扉をしっかり閉めて安全かつ堅固に施錠もしくは封印をした上，それぞれのシール・ナンバーを記録して鍵の保管に万全を期し，さらにコンテナの開扉時における人事管理をも併せ行なう必要がある。(6)

さらに，保険者自身としても，高価品や盗難・抜荷の損害をとくに受けやすい貨物，或は防止可能な損害でありながら少しも損害防止の効果のあがらない貨物などの荷役に立会ったり監査役をつとめたりして然るべき改善策を立て，またできるだけ回数を多くして抜打ち的な臨時検査を行なうことも有益である。検査の結果の記録は，貨物の損害の原因に関する諸事実の確認となるばかりでなく，貨物の損害の防止軽減に大いに役立つであろう。(7)

注(1) 高村忠也編・国際海上コンテナ輸送をめぐる12章 219 頁。

(2) 現在わが国では，車両制限法の規定により，運送用具およびその積載貨物は長さ12m，幅2.5m，高さ3.5m，総重量20 L/T，輸送荷量5 M/T に制限されている。これを，20フィート型コンテナを大型トラックまたはセミ・トレーラーで輸送する場合にあてはめれば，実際上高さ・長さ・総重量・輸送荷量が現行基準を超えることになり問題を生じる。高さについていえば，8フィート＝2.435 mのコンテナを積むためには，車輌のシャーシーの高さは1 m程でなければならないが，実際の高さは1.3 m乃至1.4 mである。従って，コンテナを戸口輸送するためには，コンテナ一個毎に許可を受けなければならないが（同法第14条），たとえ法律上許可されても，わが国の

現行運送車輛規準		8′×8′×20′ Van積載	
長さ	12m	Van	Semi-Trailer
		6 m	牽引長 15m
幅	2.5m	2.43m	2.43m
高さ	3.5m	2.43m	2.43m
総重量	20L/T	22 L/T（空 Van 2T/L）	32L/T（トレーラー自重10 L/T）
輸送荷量	5 M/T	28M/T	28M/T

（磯田敬一郎・コンテナ船運航と輸出）

高速専用道路以外の道路では，道路自体の耐久力が問題となり，走行は困難であろう。なお，磯田敬一郎・コンテナ船運航と輸出（1967.3）10頁，戸出・前掲書89頁注13参照。

(3) 戸出・前掲書85頁。

(4) 戸出・前掲書85頁，加藤修・コンテナ詰め貨物の損害防止対策（「海運」503号）31頁，日本損害保険協会訳・貨物損害防止について——国際海上保険連合による諸勧告——74頁，千代田火災・コンテナピックスNo.21（44.5.31），10頁。

(5) 高村編・前掲書219頁。

(6) 加藤修・前掲書31頁，日本損害保険協会・前掲書74頁。

(7) 日本損害保険協会・前掲書74頁。

〔4〕 汗濡れ・発熱・腐敗・黴等による損害

多くの場合，コンテナには通風装置（ventilation）がないため，コンテナ詰め貨物の水分の発散，温・湿度の上昇，水分の凝結等に因る損害の発生率[1]は，同じ貨物がコンテナに詰められずに船艙内に積付けられた場合に比べてはるかに高い。

これらの危険は，暴風雨等の外襲的な事故（被保険危険）に因る場合を除いて，貨物の性質が航海の通常の経過に耐え得ないことによって生ずるものであるから，積荷の固有の瑕疵または性質（inherent vice or nature）に属し，保険者は原則としてこれに因る損害を塡補しない。[2]

そこで，被保険者は，一方において，貨物の詰込み前にコンテナの内部を洗浄して，使用ダンネージ屑・荷粉等の汚れを取り，脱臭し，十分乾燥・殺菌して，当該貨物に対する汗濡れ・湿気・醞気・発熱・腐敗・黴等の損害の物理的化学的な発生要因を極力減らし，併せて貨物に最も適合した断熱コンテナ[3]（Insulated Container）などの特殊コンテナを選択使用する等，かかる損害の回避・防止に心掛けると共に，他方において，保険契約上特約をもってかかる損害を保険者に負担させるよう手配するのが一層慎重であろう。[4] 特に，コンテナが荷主の所有に属さない場合，就中 LCL 貨物の場合には，必ずしも当該貨物に最も適したコンテナの洗浄・脱臭・乾燥・通風等を望めないため，後者

の予備が必要である。[5]

注(1) 気温，温度の変化から汗濡れの発生する可能性として，気温30度，湿度80%の密封コンテナ内の水蒸気は気温が4度さがると飽和状態となり，10度さがると完全に結露するといわれている（コンテナ新聞）。

(2) 日本商法第829条第2号，貨物海上保険普通約款第6条第1項1号，英国1906年海上保険法第55条第2項C号，Institute Cargo Clauses (W. A. and F. P. A.) 第1条および同 (All Risks) 第5条。

(3) 冷凍・保冷を必要とする貨物のために適当に断熱し，冷凍機を備え，或は通風孔を設備したコンテナで，これには，冷凍食品用の冷凍コンテナ (Frozen Products Insulated Container; Refrigerated Container; Reefer Container)，果実・野菜など過度の温度変化を防止し新鮮度を保つための保冷コンテナ (Insulated Produce Container)，冷蔵する必要のない果実・野菜など呼吸する貨物等のための通風コンテナ (Ventilated Container)，の3種類がある。

(4) これらの特約にも多くの定型特約がある。例えば，英法における“inclusive sweat and heating”の条件や日本の Maiz Pool Tariff §3; Coal Clauses (Great Britain-Coastwise voyage) §6, 7; Raw Sugar Clauses §6; Rubber Clauses §6 等々。

(5) 雨濡れ・淡水濡れ・混合・汚損・通常の破損・曲損等の損害についても，ほぼ本文の内容と同様のことが言える。なお，次の「荷造り・包装の不備による損害」についても参照。

〔5〕 荷造り・包装の不備による損害

(1) コンテナによる貨物の輸送は，当該貨物の保護の必要性を排除するものではない。コンテナは永続性・堅牢性・耐久性をもち，自ら輸送用具性をもつと共に，異なった輸送機関による輸送や各種の荷役活動に十分耐え得る容器であるが，だからといって，コンテナが安全な積付けや荷操りを約束するものであるとか，内部の貨物の梱包や包装の代用をつとめるという考えは，危険である。[1]

もちろん，コンテナの使用によって包装材料や包装費用は従来とは異なった簡便かつ安価なものとなり，更に軽包装によって外容積が小さくなるためにある程度の船積費用や運送賃の節減が可能となろう。[2] それにもかかわらず，コ

ンテナ関連業者やある論者が,[3] コンテナ輸送には従来の輸出用包装の必要はなく国内包装で十分であるとPRし或は述べているほどには，中味貨物の荷造り・包装を著しく簡素化するものではなく，事実，包装の不備によって多数の損害が発生している。特に，輸送が“door to door”の通し一貫輸送ではなく，接続輸送業者により各段階に分けて行なわれる場合には，コンテナ輸送の方が在来型輸送の場合以上に貨物の滅失損傷の可能性を増大せしめるという。

従って，保険面からは，コンテナ詰め貨物には，その性質に適合した荷造り・包装が必要である。例えば，コンテナ輸送が“door to door”の通し一貫輸送でない場合には，従来の標準的な輸出用包装[4]を施してコンテナ詰めにする必要があり,[5] また通常，貨物の荷造り・包装は，コンテナ内の積重ねに十分耐え得るだけの強さを持つことはもちろん，一貫輸送中の輸送用具（トラック，鉄道，船舶，飛行機など）によってそれぞれの輸送行程中に受ける普通程度の動揺や振動に耐え得るだけの強さを十分持っていなければならず，また既述のように，通常の貨物輸送の場合に比べて普通はるかに多いコンテナ内の湿気や甚だしい温度差から貨物を保護できるようなものでなければならない。また場合によって，混載される未知の貨物によってもたらされる諸条件（悪臭・着色その他の汚損や混合など）に相当程度耐え得るものでなければならない。

(2) 海上保険法上，荷造りの不完全または不適当については，従来より2つの考え方がある。1つは，荷造りの不完全または不適当をもって被保険危険を招致する事故とする考えであり,[6] もう1つは，それをもって保険の目的の固有の瑕疵または性質とする考え方である。[7] 私自身としては，従来より，荷造りの不完全または不適当は必ずしも常に被保険危険の招致ではなく，また必ずしも常に保険の目的の固有の瑕疵ではなく，その両方の場合があり，そのどちらに属するかは個々の場合の事実問題であると思っている。[8] しかし，保険者が一般に免責されるという点では，そのどちらの意見を採っても，海上保険法上の効果は同じである。

一般に荷造り・包装が不完全または不適当であるか否かは普通船積の地および時における取締法規または商慣習によって定まる。従って，取締法規や商慣習によって荷造り材料および荷造り方法が定まっている場合，それによる荷造りが事実上不完全であっても，海上保険契約ではこれを荷造りの不完全と言うべきではない。(9) しかし，コンテナによる輸送方式は新しい問題であり，荷造り・包装の不完全または不適当の判定は困難であるため，とりあえず新しい法規の導入が望まれる。

注(1) 日本損害保険協会・前掲書51頁，加藤修・前掲書27頁。

(2) 戸出・前掲書83頁。なお，同書88頁および高村編・国際海上コンテナ輸送をめぐる12章2頁に引用されたトランジスタ・ラジオのF. O. B. 価格に対する包装費の割合は次の通りである。

トランジスタ・ラジオ　　（7立方フィート）

No.	梱包形態	容積増加率(%)	内装材料費(円)	内装工賃(円)	外装材料費(円)	外装工賃(円)	計(円)	数量	1個当り梱包費(円)
1	段ボール	16.5			460	170	630	100	6.30
2	ワイヤー・バンド	18.0	330	60	1,100	250	1,740	100	17.40
3	三分木箱	18.2			600	180	780	50	15.60
4	五分木箱	18.0			2,200	530	2,730	200	13.65
5	枠箱	30.0	660	110	1,500	400	2,670	200	13.35

そこで，従来の木箱包装を段ボール包装にしてコンテナに詰込めば包装費は半減するし，トランジスタ・ラジオをコンテナ詰めにした場合包装費が80%減少した実例もある。なお，戸出・前掲書88頁注(4)，海上コンテナ輸送研究会・海上コンテナ輸送60頁参照。

(3) 松本好雄・前掲書36頁。

(4) 荷造りは「貨物の保管および運送に対してその価値と状態を保護保存するために適当な材料および容器を貨物に施す技術および施した状態を言い，個装，内装および外装より成る」（葛城照三・1963年版英文積荷保険証券論278頁）が，個々の貨物については従来から法規および商慣習によって輸出用荷造り・包装が定められている。

(5) 日本損害保険協会・前掲書57頁，加藤修・前掲書27頁。

(6) 今村有・海上保険契約論中巻157頁，フランス貨物海上保険普通約款第7条C項。ただし，フランスの判例および学説は，荷造りの不完全または不適当 (insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages) をもって，保険の目的の固有の瑕疵または性質とみなしている。*cf.* Govare, L'Assurance Maritime Française, 1960, p. 484.

(7) 葛城・条解貨物海上保険普通約款論95頁，加藤由作・海上危険新論683頁，1919年ドイツ海上保険普通約款86条。

(8) すなわち，固有の瑕疵なるものは，外襲性のものではなく，保険の目的の内部存在性のものであり，たとえ固有の瑕疵としての欠陥が現存していても，被保険者（またはすべての普通の能力を備えた人間）が相当の注意をもってしても認識または発見し得ないものであり，人間の意思によってその存在または不存在を自由にできるものであってはならないと思う。従って，加藤由作博士が，荷造りの不完全がその物の固有の瑕疵であるとして挙げておられる例，すなわち(イ)容器の用材が薄かったため積荷の普通の取扱いにおいて中味が破損し，(ロ)包装が全体を蔽っていなかったため綿花が船艙内における普通の汚れを感染し，(ハ)ボンベの栓の締め方が不十分であったため中のアセチリン瓦斯が漏れて引火爆発し，(ニ)ブドー酒の樽が緩んでいたため中味の一部が自然に漏出し残部が酸化した，というような場合において，(イ)容器の用材が薄いこと，(ロ)包装が全体を蔽っていないこと，(ハ)栓の締め方が不十分であること，(ニ)樽が緩んでいること，等を，相当の注意をもってしたが認識または発見できなかった場合にのみ，それらは貨物の固有の瑕疵による損害ということができ，被保険者が相当の注意をもって検査したならば，それらを認識し得たであろうときには，それらの損害は，決して貨物の固有の瑕疵によるものということはできず，一に被保険者の故意または過失による損害というべきではなかろうか。

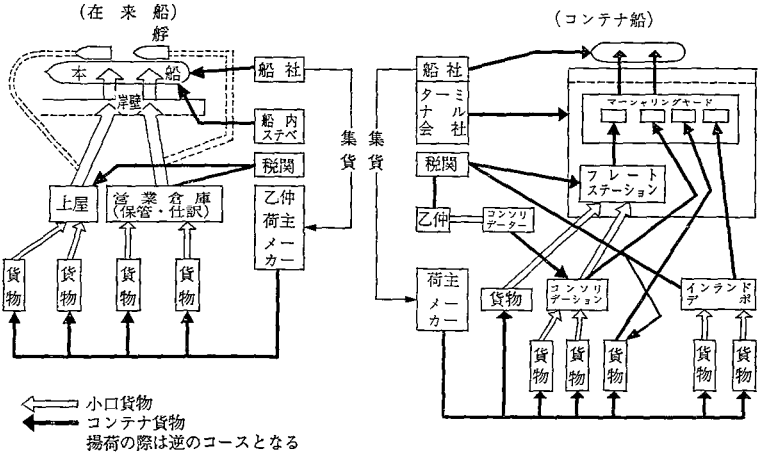
(9) 葛城・1963年英文積荷保険証券論278～279頁。

〔6〕 コンテナ・ヤードでの集積危険

Container Yard（就中 Marshalling Yard or Concentration Yard）におけるコンテナの集積（或は所謂港頭滞貨—Port Congestion）危険についても多くの著書論文において論ぜられているところであるが，ここに簡説しておこう。

在来貨物の輸送経路と異なり，コンテナ輸送の場合には，貨物は港頭上屋・倉庫を経由せず，(イ)工場等から直接コンテナにより Marshalling Yard に輸送される場合，(ロ) Inland Depot から Marshalling Yard に輸送される場合，

(ハ) Consolidation, Freight Station でコンテナに積替えられて Marshalling Yard に輸送される場合，に分れる。



（中西　睦・コンテナリゼーション）

従って，Container Yard には船積みを待つ多数のコンテナが置かれることになり，このような場合に暴風雨，津波，地震，火災等の危険が発生すれば巨額の損害が生じ，保険者の経営はその安全を期し難い。

それ故，一方においては，防潮堤や防波堤を築いて高潮や波浪を防ぎ，Container Yard に効果的な囲いをめぐらし，防火・防災設備を完備し，コンテナの適当な避難場所を用意し，或は Container Yard 自体を平面ではなく立体的・垂直的なものとするなど，Container Yard 自体における損害の防止軽減の方策や諸設備を設けると同時に，コンテナの取扱いに十分注意してコンテナ同士の衝突などを防止し，他方においては，英国やフランス貨物海上保険普通約款第34条における所謂 Location Clause（滞貨制限約款または集積損害約款）に相当する約款を作成し，Container Yard に大量のコンテナ詰め貨物が集積した場合に生じる損害について保険者の責任制限額を設ける等，大損害の発生に備える工夫も必要となろう。

〔7〕 運送人の責任と保険者の代位請求の問題

Institute Cargo Clauses (F. P. A.,W. A.,All Risks)第9条の Bailee Clause は，被保険危険が発生した場合またはその発生が避け難い場合に，これに因る損害の防止または軽減のために必要であると認められる一切の処置を講ずること，および保険者の負担に帰すべき損害が運送人，受寄者またはその他の第三者の故意または過失によって生じた被保険危険によるときは，これらの者に対する損害賠償請求権を適当に保存しかつ行使すべく確保することを，すべての場合に被保険者およびその代理人の義務としている。[1] そこで，もし運送人の責に帰すべき事由によって被保険貨物が滅失・損傷した場合において，保険者が被保険者にその損害を塡補したときは，保険者は自己のために被保険者によって保存または行使された運送人に対する損害賠償請求権を利用することができる。

しかるに，コンテナの通し一貫輸送の場合には運送人が複数となり，しかも損害発生の有無がコンテナの外観からは明らかでないために，貨物が荷受人の手に引渡されてはじめてその損害に気付くという場合が応々にあるであろう。そうなると，コンテナ貨物の損害の発生時期および場所の（従ってその損害に対して責を負うべき運送人の）究明は通常困難となり，各運送人が当該貨物に対する損害賠償請求に応じないため，結局保険者が不利益を蒙ることが予想される。

しかし，将来コンテナによる door to door 輸送が一般化した暁には，法規または契約約款によって，或は全運送区間について包括的責任を負う一貫運送元請人などの出現によって，責任の所在が明確化され，対荷主関係で運送人の責任は一本化されるものと思われるが，差当っては，各運送人の内部求償手続を国際条約等により法制化する必要がある。[2][3]

注(1) I. C. C. (F. P. A., W. A., All Risks) § 9. Bailee Clause.—It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly

preserved and exercised.

(2) 高村編・前掲書221頁，谷川等・前掲書59～60頁，戸出・前掲書75～78頁，海上コンテナ輸送研究会・前掲書43頁，日本海上コンテナ協会・万国海法会報告，窪田宏・コンテナによる国際複合運送の規制ⅠⅡⅢⅣ（「海運」474号以下）参照。

(3) ここで注目すべきは，陸海空輸送のいずれであるとを問わず，コンテナ輸送に関する限り，コンテナ一貫運送人（または運営人—through transit operator）が荷主および第三者に対して負担する一切の責任を担保するために1968年6月に設立された英国の Through Transit P. & I. Club である。これについては後述する。

Ⅲ　コンテナ自体の保険

〔1〕 次に，コンテナ自体の保険について，この保険の概念について詳しい戸出正夫氏の論文(1) に拠って概説しよう。

コンテナは，その製造費が標準型コンテナといわれる20フィート型アルミ製 Dry Cargo Container で通常72万円以上といわれ，冷凍コンテナなどの特殊コンテナの中には1個200万円を超えるものもある。そこで，標準型コンテナのみをフル・コンテナ船に満載した場合でも，船舶の積載許容数は通常500個から1,000個であり，現在建造中のフランスのフル・コンテナ船のように2,000個も積載可能なものもあるため，船舶ごとに単純な邦貨計算をしても，一船あたりのコンテナ自体の総額は3億5,000万円から7億円，或は15億円にものぼる巨額に達し，保険面でも種々の大きな問題の生じるところである。

ところで，コンテナは包装用具性と運送用具性の両方の性格を有するため，これを船舶保険の分野で取扱うか，貨物保険の分野で扱うか，或は全く別個の新しい保険分野で扱うかは問題の存するところである。(2) すなわち，コンテナは他の動力機関によって運送され自ら移動することができないという点では他の貨物と類似の性格を有するが，絶えず反覆使用されるという点では通常の貨物とその性格を異にする。それ故，保険契約上，貨物保険と同様の付保方式を採るならば航海ごとの保険の手配を必要とし，その手数は非常に煩雑である。そこで，後述するように，実際上コンテナは貨物保険の分野で引受けられてい

るが，その場合においても，通常の貨物とは異なった期間建保険の方式が導入されているのである。[3]

コンテナは最も耐久性に富むといわれるアルミ合板製（アルミ・鋼・FRP (fiberglass reinforced plastics) の合板）のものであっても，耐用年数は残価率を零として約8年である。すなわち，反覆使用による減価は年々約10万円に近く，減価率は極めて高い。しかもコンテナ自体の wear and tear ばかりではなく，甲板積み輸送中の波浪による損傷や海水による腐蝕，荷役中のコンテナ同士の衝突等による損傷，使用技術の未熟さによる損傷等の格落ちも考えることができ，保険契約上における保険金額，保険価額の決定，および損害発生時における塡補金の決定等，一般貨物の場合よりもはるかに困難である。[4]

保険価額の決定については，一体毎の検査による評価額の決定は，絶対数が多いために煩雑で経費増となり料率にも影響するため，製造後の経過年数，使用の頻度，航海の頻度，荷役の頻度，補修の程度等により一定の基準を設ける必要があろう。[5]

また損害塡補にあたっては，損害発生時点の価額によって実損塡補方式を導入すべきであろう。しかしながら，コンテナ自体が運送の用に供されるため，実際上は評価済保険とし，減価率が極めて高いところから，期間払い運送賃の保険の場合におけるような月次別ないしは年次別の逓減約款（diminishing clause or reducing clause）の概念を導入して損害塡補契約を行なうべきであろう。修繕による価値増および耐用年数の増加は，一般基準に照してそれ程大きいとは思われないが，船舶保険におけると同様の方法で，必要な場合には新旧交換差益を控除し，可能な限り原状回復の費用を算定して，実損害を塡補すべきであると思う。この新旧交換差益については，1970年4月以前のわが国の Container Itself Insurance Clauses–Time (All Risks) 第2条第2項には，コンテナの部分的修繕または取替えについてはこれを行なわない旨を定めていたが，現在使用中の協会約款では新旧交換差益についてはふれていない。

さらに，コンテナ自体の瑕疵または性質（inherent vice or nature）に起因する損害は当然に保険者免責されるべきものである（協会約款第２条ｂ号により免責）。これは自然消耗（ordinary wear and tear）または自然の格落ち（gradual deterioration，またはわが国約款における gradual depreciation）（協会約款第２条ａ号により免責）と区別することはなかなか困難であるが，たとえば，コンテナのアルミが長時間鉄や銅など他の金属に直接触れると電触によって腐蝕し，苛性ソーダ等のアルカリ性もしくは酸性物によって侵蝕され，或はコンテナの鋼製部分が航海の通常の経過における風波の作用によって発錆するが如きである。しかし，コンテナの不堪航（unseaworthiness）の問題は，これをこの瑕疵の問題と同列に配することはできない。コンテナ自体の期間保険において，コンテナの不堪航があるか否かは問題とされよう。すなわち，コンテナが貨物と同様の性格を有するものとみなされるならば，英法上コンテナ自体の堪航担保は存しない。(6) またコンテナが船舶と同様のものとみなされ，或は本船属具として船体の一部とみなされるならば，英法上堪航担保は生じようが，その場合でも通常のように期間保険となれば堪航担保は生じない。(7)

わが船舶普通保険約款には，保険の目的の固有の瑕疵に関する規定と不堪航に関する規定があるが，その場合でもその両者は保険者の免責の効果上その内容を異にする。すなわち，その第３条第８項は「船舶若しくはその一部の自然の消耗又はこれらに存在する欠陥（船舶の所有者又は賃借人が相当の注意を払っても発見できなかった欠陥を除く。）」に因って生じた損害を免責しているに過ぎないが，第４条第１項は「船舶が発航（寄航地からの発航を含む。）の当時，安全に航海を行なうに必要な準備」をしない場合に爾後保険者免責の旨を定め，不堪航について一層厳格な規定を設けている。つまり，保険の目的の固有の瑕疵または性質は，この場合の自然消耗と同様，その存在の認識または発見が問題となるのではなく，その瑕疵または性質がコンテナ自体を滅失損傷せしめた場合に損害の原因として問題となるのである。従って，前述の例の，腐

蝕や侵蝕や錆などそれ自体では保険者の免責の対象ともならないのであって，それに起因して損害や費用が生じた場合にはじめてはっきりした免責の対象となるのである。これに対して不堪航はその存在自体によって保険者は爾後免責され，損害がそれに起因すると否とを問わない。

従って，コンテナを船舶として扱うか貨物と同様に扱うかにより，またどこの国の法律に準拠するかによって，コンテナ自体の固有の瑕疵と不堪航の保険契約上の効果を異にするが，実務上わが国には，コンテナ自体の保険約款があるので，この問題についてはその約款に拠り，約款に規定のない事項についてはわが国の法律に準拠する。ところがその約款には，保険の目的の固有の瑕疵または性質（inherent vice or nature of the subject-matter insured）に近因する損害または費用について保険者免責の規定はあるが（協会約款第2条b号）不堪航に関する規定はなく，わが商法においても不堪航による損害について保険者が免責されるのは船舶および運送賃の保険のみである（日商第829条第2項)。従って，貨物保険の分野では，たとえコンテナ自体の不堪航なるものがあったとしても，それに因る損害については保険者免責されるべきではなく，不堪航が固有の瑕疵または性質に該当する場合にのみ，保険者はそれに近因する損害について免責されるものと解する。しかし実際上その両者の識別はなかなか困難であろう。

以上，部分的な考察しかできなかったが，海上輸送へのコンテナの導入は，過去800年にわたる海上保険の歴史の中で，常に保険の目的とみなされて来た船舶と貨物というたった2つの海上危険発生の客体に全く新しいもう一つの保険の目的を加えたものとして画期的な出来事であり，それだけに未知の要素も多く，海上保険上はなお一層の慎重な検討と実務の積重ねが必要であろう。

注(1) コンテナ国際間輸送と海上保険（「保険学雑誌」第439号）78～82頁。

(2) これはコンテナのリスク・価額・減価率・損害塡補の方法・引受方式・その性能や規格・定期検査の方法や有無等を参酌して決すべきことであるが（戸出・前掲書79頁），わが国では貨物保険の分野で引受けが行なわれている。

(3) 戸出・前掲書79頁。
(4) 戸出・前掲書79～80頁。
(5) 戸出・出掲書82頁注(5)。
(6) Arnould on Marine Insurance s. 698, MIA. § 40(1). わが国においても同様と思う。
(7) MIA. § 39 (5).

〔2〕 実務上，コンテナ自体の保険は，所謂「コンテナ保険」の中核をなし，後述する「コンテナ所有者（賃借人）の第三者に対する賠償責任保険」（Container Owner's Third Party Liability Insurance）および「コンテナ所有者（賃借人）である運送人のコンテナ詰め貨物に対する賠償責任保険」（Container Operator's Cargo Indemnity Insurance）の保険引受の前提をなす保険であって，1969年4月1日以降 Container Itself Insurance Clauses-Time（All Risks）および同（Total Loss caused by All Risks）によって引受けられていたが，昭和44年（1969年）10月1日付けでロンドン保険協会コンテナ約款—Institute Container Clauses-Time (All Risks), 同 (Total Loss, General Average, Salvage, Salvage Charges, Sue and Labour), および Institute War and Strikes Clauses (Container)-Time が制定されたのに伴い，わが国でも本年4月より，原則としてこの協会約款を採用することとなった。ただ，これまで本邦中核六社を中心に，わが国の Container Itself の保険約款をもってかなりの引受けがなされていることを考慮して，ロンドンの協会約款を一部を削除，一部を修正し，さらに新たに special clause を挿入して，以下に示すような形で適用することとなった。これらの約款の解説については，紙面の都合上次の機会に譲ることにし，ロンドンの Institute Clauses と本邦のオリジナル約款との比較の便宜上，今年4月まで使用されていた Container Itself Insurance Clauses-Time（All Risks）をも併せて掲載しておこう。

ただ，Institute Clauses の削除（deletion）部分については，第3条はコンテナの機械についての担保の制限規定であり，本邦約款と比べて担保範囲が狭

いため，これを削除したものである。したがって，machineryは第１条によって当然に担保されることになる。

第５条ｂ号は，特定の場合を除き損害は特定金額を控除してこれを塡補することを規定したもの(所謂deductible clause)であるが，これを削除し，special clause (1)を挿入して被保険者に一層の保護を与えている。

また，Institute Clauses 第12条は船舶の堪航を認めていないため，やはりこれを削除し，新たに special clauses（２および３）を挿入して，被保険者の保護を計っている。

それ以外の約款については，これまで使用されていた本邦約款と（wordingの差こそあれ）内容的にまたは保険者の意図においてそれほどの差がないため，ロンドンの Institute Clauses をそのまま使用することになったのである。

このロンドンの約款の制定に伴う今度のわが国のコンテナ保険約款の改訂では，被保険者保護の思想が色濃く貫かれていることは注目されるべきであろう。

INSTITUTE CONTAINER CLAUSES

TIME (All RISKS)

1. This insurance is against all risks of loss of or damage to the subject-matter insured, including whilst on deck, occurring within the Sea and Territorial Limits specified in the Schedule above during the period covered by this insurance but shall in no case be deemed to cover loss damage or expense arising on Oversea Vessels other than those to which the entry in the said Schedule applies.

   Breach of these Sea and Territorial Limits held covered, at an additional premium to be agreed, subject to prompt notice.

2. This insurance shall in no case be deemed to extend to cover :-
   (a) ordinary wear and tear or gradual deterioration ;
   (b) loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject-matter insured.

3. *Deleted*

   In relation to any claim for loss of or damage to the machinery of the container Underwriters shall only be liable :-

(a) when the container is a total loss ;

or (b) for damage proximately caused by :-

(i) stranding or sinking of the vessel or craft ;

(ii) collision, overturning or other accident to the land conveyance or aircraft ;

(iii) general average sacrifice ;

or (c) for damage reasonably attributable to :-

(i) fire or explosion originating externally to the machinery ;

(ii) collision or contact of the vessel or craft with any external substance (ice included) other than water.

4. Each container shall be deemed to be a separate insurance.

5. Where a claim is payable under this insurance for a container which is damaged but is not a total loss, the measure of indemnity shall not exceed the reasonable cost of repairing such damage.

(b) *Deleted*

Underwriters only to be liable for the excess of the amount specified in the Schedule above as the deductible in respect of each container any one accident or series of accidents arising out of the same occurrence but this deductible shall not apply to

(i) total loss ;

(ii) general average, salvage charges and sue and labour.

6. In respect of any one container Underwriters shall not be liable for unrepaired damage in addition to a subsequent total loss sustained during the period covered by this insurance.

7. In ascertaining whether a container is a constructive total loss the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or scrap value of the container sall be taken into account.

No claim for constructive total loss based upon the cost of recovery and/or repair of a container shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed the insured value.

8. *Deleted*

In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, notice shall be given to Underwriters, or, if the container is abroad, to the nearest Lloyd's Agent so that a surveyor may be appointed to represent Underwriters should they so desire.

9. It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised.

10. General average and salvage charges payable according to Foreign Statement or to York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment. Should the contributory value exceed the insured value, then the contribution shall be paid in full by Underwriters.

11. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder.

In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agrees to notify Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

12. *Deleted*

In the event of loss the Assured's right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the carriers or their servants, committed without the privity of the Assured.

13. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

14. No assignment of or interest in this Policy or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding on or recognised by Underwriters unless a dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment is endorsed on this Policy and the Policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder; but nothing in this clause is to have effect as an agreement by Underwriters to a sale.

15. If a container is sold, the insurance by this Policy of that container shall become cancelled from the time of sale, unless Underwriters agree in writing to continue the cover.

This clause shall prevail notwithstanding any provision whether written, typed or printed in this Policy inconsistent therewith.

16. This insurance may be cancelled by either Underwriters or the Assured giving 30 days' notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 30 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to

Underwriters). In the event of cancellation by Underwriters, they shall allow pro rata net return of premium to the Assured. In the event of cancellation by the Assured, Underwriters shall allow such return of premium as may be agreed.

17. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat ; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not ; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed, floating or airborne object (other than a mine, torpedo or other warlike missile), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the venture or service which the vessel or aircraft concerned or, in the case of a collision, any other vessel or aircraft involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power ; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.

18. Warranted free of loss or damage or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from

(a) ionising radiations from or contamination by radio activity from any nuclear fuel or from any nuclear waste from the combustion of nuclear fuel ;

(b) the **radioactive**, toxic, explosive or other hazardous properties of any explosive nuclear assembly or nuclear component thereof.

19. Warranted free of loss or damage or expense arising from confiscation or nationalisation or requisition or pre-emption.

20. Warranted free of loss or damage or expense caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions.

INSTITUTE CONTAINER CLAUSES

TIME (Total Loss, General Average, Salvage, Salvage Charges, Sue and Labour)

1. This insurance only covers

(a) all risks of total loss of the subject-matter insured

(b) general average, salvage and salvage charges

(c) sue and labour charges incurred for the purpose of averting or diminishing any loss covered by this insurance

including whilst on deck, occurring within the Sea and Territorial Limits specified in the Schedule above during the period covered by this insurance but shall in no case be deemed to cover loss damage or expense arising on Oversea Vessels other than those to which the entry in the said Schedule applies.

Breach of these Sea and Territorial Limits held covered, at an additional premium to be agreed, subject to prompt notice.

2. (refers to AR Clause Article 2)
3. (〃 4)
4. (〃 7)
5. (〃 8)
6. (〃 9)
7. (〃 10)
8. (〃 11)
9. (〃 12)
10. (〃 13)
11. (〃 14)
12. (〃 15)
13. (〃 16)
14. (〃 17)
15. (〃 18)
16. (〃 19)
17. (〃 20)

Special Clauses

1. Deductible Clause

Notwithstanding anything contained herein to the contrary, it is understood and agreed that underwriters shall only be liable for the excess of ¥36,000.– as the deductible in respect of each container any one accident or series of accidents arising out of the same occurrence but this deductible shall not apply to

(i) total loss;

(ii) general average, salvage charges and sue and labour;

(iii) partial loss;

(a) while waterborne, proximately caused by the vessel or craft being stranded, sunk, burnt, or reasonably attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water.

(b) while on land, proximately caused by collision, overturning or other accident to the land conveyance, or reasonably attributed to fire or explosion.

2. Seaworthiness Admitted Clause

The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted.

In the event of loss the Assured's right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the Assured.

This clause shall not apply to the subject-matter insured carried by the vessel under the ownership and operation of the Assured.

3. Special Seaworthiness Admitted Clause

Notwithstanding the Seaworthiness Admitted Clause, it is understood and agreed that the seaworthiness of "....." under the ownership and opration of the Assured is admitted as between the Assured and Underwriters, provided due diligence to secure the seaworthiness of the above vessel is exercised by the Assured.

改 訂 前 の 本 邦

Container Itself Insurance Clauses-Time (All Risks)

1. This insurance covers the subject-matter insured whilst in transports by oversea vessels and connecting conveyances and/or whilst in storages incidental to such transports anywhere in the world and also whilst in repairs and inspections thereof.

2. This insurance is against all risks of loss of or damage to the subject-matter insured but shall in no case be deemed to extend to cover loss, damage or expense proximately caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured. Claims recoverable hereunder shall be paid with deduction of ¥36,000.- per each container in respect of one accident, but are paid without deduction in the

following cases :

(1) General Average

(2) Total Loss of each container

(3) Partial Loss :

(a) while waterborne, caused by the vessel or craft being stranded, sunk, burnt, or reasonably attributed to fire, explosion, collision, or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water.

(b) while on land, caused by derailment, fall or overturning of land conveyance, or reasonably attributed to fire, explosion, or collision of land conveyance.

In the event of loss of or damage to any part or parts of the subject-matter insured caused by a peril covered herein the sum recoverable shall not exceed the cost of replacement or repair of part or parts plus charges for forwarding and refitting, if incurred, and no deduction shall be made regarding New for Old.

Provided always that in no case shall the liability of Underwriters exceed the insured value of each container.

And also to cover General Average, Salvage Charges and Sue & Labour Charges incurred to prevent from total loss of each container but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured.

3. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subiect-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actul total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding would exceed its insured value.

4. Each container shall be deemed to be a separate insurance.

5. Warranted free from wear, tear and gradual depreciation of the subject-matter insured.

6. General Average and Salvage Charges payable according to York-Antwerp Rules or to Foreign Statement.

7. It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against carriers, bailees other than the assured or other third parties are properly preserved and exercised.

8. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee other than the assured.
9. This insurance is extended to indemnify the assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder.

   In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.
10. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

    Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.
11. Warranted free of loss or damage
    (a) caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;
    (b) resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions.
12. This insurance may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 30 day's notice.

    Such cancellation shall become effective on the expiry of 30 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters.

〔3〕 わが国の陸上・内航コンテナ自体の期間建貨物海上保険についても，すでに担保条件・適用料率等が取決められているが，昭和45年1月20日以降改訂され，下記のとおり行なわれている。(1)

内航コンテナ自体の貨物海上保険の引受方式および料率

(1) 保険契約の種類

原則として海陸一貫の年建フローター契約とする。

なお，短期のフローターが必要な場合には，個々に検討し，特認することがある。

(2) 責任の始期および終期

原則として，保険証券に記載された保険期間の初日の午前零時に始まり，末日の午後12時に終る。ただし，上記以外の時間をその始終とする場合には，その時間を明記すること。

(3) 保険の目的

国内海上輸送を主体とする特定された新品の内航コンテナを対象とする。ただし，次のものを除く。

イ　パレット

ロ　折たたみ式コンテナ

ハ　分解式コンテナ

ニ　フレキシブル・コンテナ

ホ　保険価額が3万円以下のコンテナ

注a　「新品」とは保険期間の初日において，製造後1年以内のコンテナをいう。1年をこえる旧品については，別記の通りとする。

b　対象外コンテナについては，その都度取決める。

(4) 輸送用具

汽船（鋼鉄船に限る。以下同じ。），機帆船（木・鋼鉄船を問わない。以下同じ。）ならびにこれに接続する海上および陸上輸送用具。

(5) 担保区間

海上・陸上を問わず日本国内各地各港相互間の輸送中および保管中とし，修理および検査のための移動およびその期間中を含む。（輸送経路不特定）

(6) 保険条件および料率

次のイ～ハの条件および料率で引き受けることとする。ただし，(イ)および(ロ)において汽船積みとして引き受け，万一機帆船積みが発生した場合には，コンテナが当該機帆船に積み込まれた時から荷卸しされた時までの間に生じた損害をてん補しない（risk の中断）。

なお，(イ)および(ロ)において，機帆船積みとして引き受け，万一汽船積みが発生した場合には，コンテナが汽船積みの間に生じた損害も機帆船積みと同様てん補する（この場合料率の割引は行なわない）。

イ

保険条件 / 輸送用具	分損不担保	分損不担保，投荷波ざらい危険担保
(イ) 汽船積みの場合	１００銭	１１０銭
(ロ) 機帆船積みの場合	１５０銭	１７０銭
(ハ)(イ)(ロ)両方がある場合	１１０銭	１２５銭

ロ　破損，まがり，へこみ担保

i.　割増は自由裁量とするが，コンテナ１個につき10%以上または 5,000 円以上のいずれか大きい額の Excess 条項付きとする。ただし，Excess の上限は 36,000 円とする（FPA 事故による破損等には，Excess 条項は適用されない）。

ii.　「分損不担保，スリング危険担保」というように一部の期間のみにつき破損等を担保するような引受けは行なわない。

ハ　コンテナ１個ごとの盗難危険担保

割増　10銭（盗難危険のみに限定し，紛失は不担保）

注　主としてコンテナ専用船に積載されるＩＳＯ規格の大型コンテナについては別途適用料率特認。

（特認例）　商船三井近海樽前山丸 2,600 G/T 106個積載（hold：78個；deck：28個）積ＩＳＯ規格（８×８×20フィート）コンテナ自体の料率

分損不担保（80銭），投荷波ざらい危険担保（10銭），盗難危険担保（10銭）

(7) Separate Insurance の規定

コンテナ1個ごとの別保険特別約款（暫定）を適用のこととする。

「この保険契約においては，コンテナ1個ごとに各別に保険を付けたものとみなす。」

日本国内陸上輸送用コンテナ自体の運送保険の引受方式および料率

(1) 輸送用具

鉄道，貨物自動車，日本国有鉄道宇高連絡船，同青函連絡船および自動車航送船

(2) 保険条項および料率

イ　分損不担保　90銭

ロ　破損，まがり，へこみ担保

前記内航コンテナ自体の場合と同様とする。

ハ　コンテナ1個ごとの盗難危険担保割増　10銭

(3) その他

前記内航コンテナ自体の取決めを準用する。

〔別記〕 **中古品コンテナ料率**

新品価額に対する割合	分担不担保
100%	100 銭
100%未満90%以上	106 〃
90 〃 80 〃	113 〃
80 〃 70 〃	121 〃
70 〃 60 〃	133 〃
60 〃 50 〃	150 〃
50 〃 40 〃	(175)〃
40 〃 30 〃	(217)〃
30 〃 20 〃	(300)〃

20 〃 10 〃 (550)〃
10%未満

注(1) 千代田火災・コンテナトピックス No.30 (45.2.9) に拠る。

Ⅳ コンテナ船の保険

コンテナそれ自体と異なって，コンテナ専用船の建造については，ほとんど国際的・国内的な特別の統一的規則もなく，個々の場合に，各国の船級協会の指示を仰いでいるにすぎない。

保険面においても，コンテナ船に関する特別の担保条件も適用料率もなく，在来船と同様の付保が行なわれている。

しかしながら，コンテナリゼーションは船舶保険の分野にも種々の問題を提起しており，コンテナ船の保険引受に当って保険者はなお一層の検討を要するものと思われる。しかも，例えば，フル・コンテナ船の場合，1隻当りの建造費はコンテナ500個積み，16ノットで12億9,500万円，21ノットで16億8,000万円，コンテナ1,000個積み，16ノットで18億9,500万円，21ノットで23億3,000万円というぼう大な額が見積られており，(1) コンテナ船の損害は保険者に多大の影響を与えるため，保険面で特別の配慮が必要となろう。

まず，その構造上当然予測されるように，コンテナが甲板に積付けられた場合の，風波の船舶に及ぼす作用は，船舶の転覆の危険を増大させるほどに危険なものである。特に，在来型貨物船やセミ・コンテナ船には安定装置をそなえたものが少なく，従って，大量の甲板積みコンテナと強力な風波の作用から船舶の転覆を防ぐためには，船舶自体の構造，特に rudder や，コンテナの甲板への積付けのなお一層の研究改良が必要であると思われる。特に北半球における40フィート型コンテナの甲板への積付けには多くの問題が残されている。(2)

さらに，既述のように，コンテナ専用船は普通本船に荷役設備（self-unloading equipments）を持たない。従って，例えばコンテナ船が航海中に座礁し，

火炎に罹り，或は戦争危険担保の場合において魚雷の攻撃を受けた場合等には，離礁や消火のための荷操り，投荷またはコンテナの積替え等の処置が行なえず，救助作業が極めて困難である。現在就航中のコンテナ船の中には本船に荷役設備を備えているものもあるが，荒天や座礁等による船体の傾斜など海難特有の悪条件の下では，それらは無いも同然である。(3)

また，コンテナ積付けの都合上，コンテナ船は（特に最近多く見られる roll-on/roll-off 式の場合には）在来船に比べて艙口が広く，また内部もセル構造となっている（cellular ship である）ため，海水・雨水の侵入は一層急速かつ多量で，暴風雨中や船底に孔が開いた場合には在来船に比べて沈没・難波の危険性は高く，火災の拡大を防ぐ隔壁が少ないため大火になるおそれがあり，また座礁や衝突によってセル構造が破壊されたときには，いかに優秀な荷役設備が設置されていても，ほとんど無意味である。(4)

また，コンテナ船の絶対数が少なく，代替船を仕立てることが困難なために，コンテナ船の修繕中の不稼動損失もばく大なものとなろう。(5)

以上簡単に見ただけでも，コンテナ専用船は在来船に比べて巨額の損害が発生する危険性の高いことが分かる。

ついでながら，現行の船舶保険にあっては，船舶の属具は船舶自体に含まれるため船主の所有に属するコンテナについては，本船属具として船舶保険に含まれると解されるおそれがあるため，船舶保険上，船舶自体にコンテナを含まない旨の明示の規定が必要となるかも知れない。(6)

注(1) 中西睦・日本のコンテナリゼーション45頁。
(2) Fairplay, 1 Feb., 1968.
(3) 谷川久等・前掲書64頁。
(4) 同上64頁。
(5) 加藤修・コンテナ船の発達と海上保険の将来（「損害保険研究」第32巻第1号所載）。
(6) 戸出・前掲書81頁。

V Through Transit P. & I. Club

コンテナ輸送が“door to door”の通し一貫輸送を目指すものである以上，荷主に対する運送人の損害賠償責任をある一人の運送人に集中し，併せて全運送区間を通じて同一責任原則を適用する対荷主全運送区間単一かつ同一責任方式が最もふさわしい責任形態であるが，[1] かかる責任制度乃至は形態の実現のためには，各運送人間の内部求償問題が解決され，一層重くなる運送人の責任の保険面での救済という裏付けがなければならない。

そこで，このコンテナによる一貫輸送に伴なうコンテナー一貫運送人（または運営人—through transit operator）の責任について救済を与えるべく，1968年6月に，まず英国で相互保険組合が設立された。これが Through Transit Marine Mutual Association Ltd. で，一般に Through Transit P. & I. Club と呼ばれるところの，従来から存在する Protection & Indemnity Club（船主責任相互保険組合）と類似の保険組織であり，実際の運営には，United Kingdom P. & I. Club, West of England P. & I. Club, Standard P. & I. Club という英国の著名な P. & I. Club が連帯して参画している。

これは，コンテナ輸送に関する限り，陸海空輸送のいずれであるとを問わず，運送人（または運営人）が荷主や第三者に対して負担する一切の責任を以下に示すように担保するものである。[2]

1 コンテナ詰め貨物の損傷に対する責任

a 損傷貨物または無価値な貨物の荷卸・処分に伴って被る回収不能の特別超過費用を含む。

b Club の理事会の承認がない限り下記による責任を除く。

イ 貨物輸送開始の遅延・不能，貨物引渡の遅延，引渡地以外における輸送終了・打切，引渡地輸送拒否によって生ずる責任

ロ 理事会が書面で了承した所定の条件を充足せずに輸送される有価証

券，貨紙幣，貴金属，宝石，貴重品等の損傷に対する責任

2　コンテナ自体の損傷

a　コンテナの滅失損傷は All Risks の条件で担保されるが，コンテナ自体の欠陥，性質，自然消耗に因る損傷および費用を除く。

b　所有コンテナについては，損傷時のコンテナ自体の価額または合理的な修繕費を塡補する。

c　賃借コンテナについては，所有者に対する賠償責任額またはコンテナ自体の価額のうち，いずれか低い方の額を塡補する。

d　他人への貸出中および本来の業務以外に使用されている間のコンテナ自体の損傷については，特に理事会の承認ある場合を除き塡補されない。

3　貨物またはコンテナの輸送，使用に因って定着物または移動物に与えた損傷に対する責任

a　ただし，契約に基づく賠償責任については，特に理事会の承認ある場合を除き塡補されない。

b　陸上車輌（トレーラーを除く）の組合員またはその使用人による所有，運転，維持，使用に因って生じた責任については塡補されない。

4　貨物またはコンテナの輸送，使用によって生ずる人命損傷に対する責任（入院，治療，葬儀費用を含む）。

a　ただし，使用人の人命損傷に対する責任，契約に基づく責任（理事会の事前の承認ある場合を除く），および陸上の車輌の所有，運転，維持，使用に因って生じた責任については塡補されない。

5　コンテナ詰め貨物の回収不能の共同海損分担額および救助料

6　コンテナ自体の共同海損分担額および救助料

7　損傷コンテナの引上げ，撤去等に要する費用

a　撤去等に要する費用から救助されたコンテナの価額を差引いた残額について塡補され，無損傷コンテナの撤去等に要した費用については塡補

されない。

8　検疫ならびに消毒に要する費用

a　この費用を第三者に求償できる場合，および組合員によって貨物運送が行なわれた場合には塡補されない。

9　関税法規，移民法規等の違反に対する罰金

a　ただし，違法貿易に従事したことにより，および過積みにより賦課された罰金については塡補されない。

10　訴訟関係費用

a　ただし，理事会の承認を要する。

11　法律関係費用

保険料については，輸送船舶，コンテナ稼動数，集積額，輸送貨物の価額・数量などの輸送規模，危険度合の諸要素を勘案して妥当と見積られた保険料より若干低額が年初に支払われ，当該年度の Club の成績のいかんによって保険料の追徴または払戻しが行なわれる。

この Club には，現在すでに Atlantic Container Line や日本の一大手船社など20にのぼる船会社の加盟が伝えられており，今後も，コンテナ輸送が進展し，コンテナ詰め貨物に対する運送人の責任が拡大するにつれて，コンテナ運送人が他の各種の責任と共に，through transit B/L に基づくコンテナ詰め貨物の損傷責任をも一括して，この Club に担保を求めることが多くなるものと思われ，(3) 後述する日本の保険会社の提供する「コンテナ保険」との競合も十分に予想されるところである。

注(1)　千代田火災・コンテナトピックス No. 13 (44.1.1)。

(2)　この部分の記述は，千代田火災・前掲プリント No. 6 (43.7.11) および谷川等・前掲書65～67頁に全面的に依拠した。

(3)　千代田火災・前掲プリント3頁。

VI　本邦における「所謂コンテナ保険」

わが国においても，損害保険会社はコンテナ輸送の発展に伴なう各種の新しいリスクと前述の Through Transit P. & I. Club の付保方式を十分検討してコンテナ運送人の必要とする保険を包括的に担保すべく，1969年4月から，貨物保険の分野で，しかも本邦海運中核六社を主たる対象として所謂「コンテナ保険」を提供するに至ったが，その担保内容は前述の P. & I. Club に十分対抗できるものであり，料率面でも現行コンテナ自体の物保険の料率や現行賠償責任保険の料率を維持して来た。

これは，今年4月まで次の三種を軸として引受を行なって来た。

(1) コンテナ自体の物保険（Container Itself Insurance）

(2) コンテナ所有者（賃借人）の第三者に対する賠償責任保険（Container Owner's Third Party Liability Insurance）

(3) コンテナ所有者（賃借人）である運送人のコンテナ詰め貨物に対する賠償責任保険（Container Operator's Cargo Indemnity Insurance）

さらに，上記3本の柱を軸とし，上記(1)(2)の保険を併せ保険に付していた場合，または(1)(2)(3)の保険を同時に付していた場合に提供する次の特別約款がある。

(4) 残骸除去，検疫および消毒の費用を担保する特別約款（Special Clauses for Wreck Removal, Disinfection and Quarantine Expenses）

(1)の Container Itself Insurance は，既述のように，(2)「コンテナ所有者（賃借人）の第三者に対する賠償責任保険」（Container Owner's Third Party Liability Insurance）および(3)「コンテナ所有者（賃借人）である運送人のコンテナ詰め貨物に対する賠償責任保険」（Container Operator's Cargo Indemnity Insurance）締結の前提となる保険であって，実際上は，Container Itself Insurance Clauses-Time（All Risks）および同（Total Loss caused by All Risks）によって引受けられていたが，これは今年4月より原則として Institute Container Clauses-Time（All Risks）および同（Total Loss, General Average,

Salvage, Salvage Charges, Sue and Labour）にとって代られていることを，あらためて記しておく。

(2)の Container Owner's Third Party Liability Insurance Clauses は，コンテナ自体の物保険に付随して引受けられる特別約款の１つであって，

(a) 被保険者がコンテナの所有者として（賃借コンテナの場合にはコンテナの管理者として），コンテナ輸送にかかわる事故の結果生ずる人命死傷または第三者の財産の滅失・損傷に対して，事故発生の場所で行なわれる法律によって課せられる賠償責任額，

(b) 他の当事者に対する損害賠償請求権の保存または行使，およびその他の損害防止行為に要する費用，

(c) 保険者の依頼に基づき保険者に協力することによって要する費用，

(d) 保険者の書面による同意を得た訴訟の関係費用，

を一定の条件の下に塡補するものである。

(3)の Container Operator's Cargo Indemnity Insurance Clauses は，同様に，コンテナ自体の物保険に付随して引受けられ，物保険の policy の特約として添付されるものであって，

(a) 被保険者によってまたは被保険者のために，保険証券記載のコンテナに詰めて，運送される予定の，または運送中のまたは既に運送された貨物の滅失・損傷について法律上課せられた荷主に対する賠償責任額，

(b) 保険証券に添付されたB/Lに基づく賠償責任額，

(c) 他の当事者に対する損害賠償請求権の保存または行使，およびその他の損害防止行為に要する費用，

(d) 保険者の依頼に基づき保険者に協力することによって要する費用，

(e) 保険者の書面による同意を得た訴訟の関係費用，

(f) 保険証券記載のコンテナに詰込まれた貨物に課せられた共同海損分担額または救助料にして，被保険者が法律上荷主に賠償義務のあるものまたは

被保険者が運送契約違反のみの理由によって法律上荷主から回収しえないもの，

(g) 運送契約書記載の高価品（valuable goods）の損害，費用，共同海損分担額および救助料（ただし，保険者の書面による同意と追って協定される割増保険料の支払いを条件とする。），

(h) 高価品以外の貨物の場合には運送契約書に記載された責任限度額を超える価額に対する損害，費用，共同海損分担額または救助料（ただし，保険者の書面による同意と追って協定される割増保険料の支払いを条件とする），

を一定の条件の下に塡補するものである。

(4)の Special Clauses for Wreck Removal, Disinfection and Quarantine Expenses は，コンテナ自体の物保険と Container Owner's Third Party Liability Insurance を保険に付していればコンテナ自体の除去および検疫消毒費用を塡補し，さらに上の２つの保険に加えてContainer Operator's Cargo Indemnity Insurance を併せ保険に付している場合にはコンテナ詰め貨物の検疫および消毒の費用をも塡補する特約である。

Ⅶ おわりに

海上コンテナ輸送におけるここ数年来の著しい技術的発展の結果，国の内外を問わず，これに関する夥しい数の著書・論文或は雑誌が公刊されており，このコンテナ革命（container revolution）に基づくこの情報の氾濫は，欧米において“container explosion”なる新語さえも生み出している。[1] しかるに，海上コンテナ輸送に係る保険の分野における，保険固有の問題に言及した文献は比較的少ない。この分野，就中コンテナ詰め貨物の保険に関してものを書いても，それは，未知の要素が多いためにこの分野の実務および学問研究が未開拓であり，或はこの新しい輸送技術に必要な関係当事者相互間の新たな慣行の樹立・検討が遅れており，或は過渡的段階にとどまっている現時点では，単な

る習作か空想論に過ぎず，実務や法律関係が刻一刻と変る状況の下では，単なる時事問題の解説に過ぎないと思われる。海上保険は元来事実に先行するものではない。事実が先行し，一般化し，試行錯誤の経験を積み重ねた後に，はじめてその事実は合理的なものとして制度化され得るのである。

コンテナの保険についてみてもまた然りであって，コンテナ法制の確立とコンテナ輸送の経験の蓄積(2)という事実がなければ，個々の問題は別としても，合理的な危険の測定に基づいて契約当事者集団に普遍的に適用され，法律上彼らを合理的に拘束する規則なり保証なりを生み出すことはできない。

従って，本稿では，海上コンテナ輸送に係る保険の分野において現在提起されている問題やこれまでの事態の推移を，コンテナ詰め貨物の保険を中心に，既刊の書物を通して一部垣間見たに過ぎない。従って，本稿は論文ではなく，資料の紹介である。先輩諸氏の文献を引用させていただいたことを衷心より御礼申し上げたいと思う。

注(1) UBIQUE, The Container Revolution and Marine Insurance p. 1.

(2) 大阪商船三井船舶海法実務研究会・コンテナによる国際複合運送における通し運送証券の現状と将来(「海運」第475号) 24頁，京田友正・コンテナ 貨物保険の問題点(「海運」第479号) 32頁，高村編・前掲書258頁，戸出・前掲書61頁。